

# S E C T E U R

# Nordelec

5 juin 2006

GRUPE 377 Ouest, rue de la Commune  
CARDINAL Montréal (Québec) H2Y 2E2  
HARDY T (514) 844 1818 F (514) 844 4595

**ELAD GROUP** (CANADA) INC.  
1751 rue Richardson, suite 3102, Montréal (Qc) H3K 1G6

# Table des matières

Introduction	2
Analyse urbaine	
Occupation du site	3
Caractéristiques architecturales	4
Organisation du site	5
Historique de développement	6
Trame urbaine et caractéristiques	8
Accessibilité et réseaux de déplacements	10
Cadre réglementaire	11
Orientations municipales	12
Concept	
Concept d'aménagement	13
Aspects relatifs au développement durable	14
Plan d'ensemble	17
Programmation préliminaire	19
Îlot A	20
Îlot B	35
Îlot C	45
Aménagement du domaine public	46
Phasage	48
Crédits et bibliographie	49

# Introduction

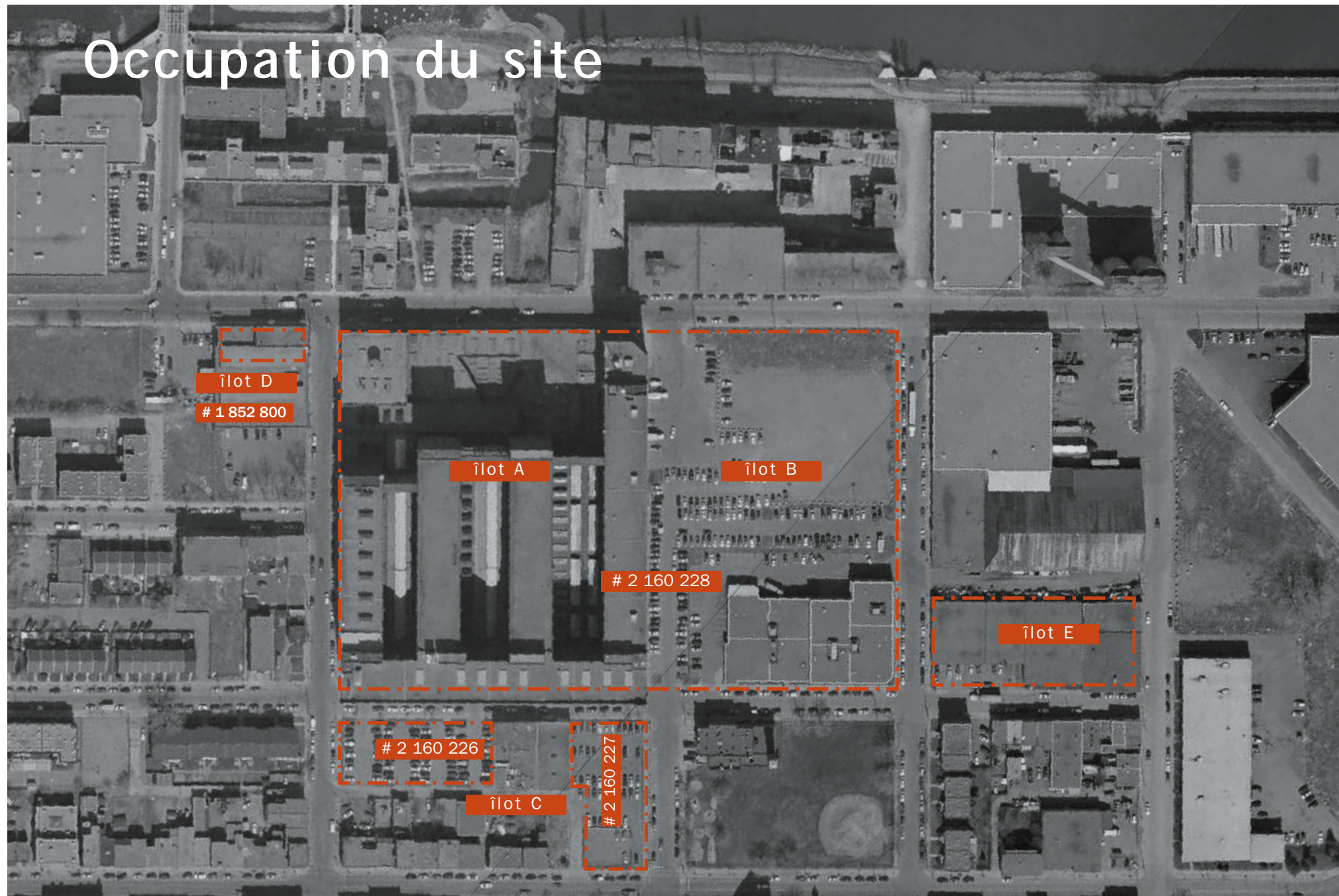
La présente étude fait état des opportunités de développement du site Nordelec, propriété du groupe El-Ad, dans le quartier Pointe-Saint-Charles. Composé de l'îlot de l'édifice Nordelec et du terrain adjacent à l'est, le site est donc encadré par les rues Saint-Patrick, de Montmorency, Richardson et Shearer. L'analyse considère également des terrains voisins du Nordelec au sud de Richardson et à l'ouest de Shearer qui appartiennent au groupe El-Ad.

Aux abords du canal de Lachine, le site du Nordelec participe à l'émergence d'un important pôle de développement de l'arrondissement du Sud-Ouest à proximité des écluses Saint-Gabriel. L'ancien édifice de la Northern Electric, aujourd'hui appelé Nordelec, constitue un emblème incontournable du secteur. Principal employeur du quartier à l'époque, ce gigantesque édifice a profité des efforts du milieu et de la municipalité (Société de développement de Montréal) pour se relever du déclin industriel et devenir un incubateur d'entreprises dites de la nouvelle économie (haute technologie, communication et média). Cependant, cette nouvelle vocation occasionne un besoin d'espaces de stationnement qui monopolise les terrains adjacents. Cette situation perpétue le caractère de friches urbaines installé depuis plus de vingt ans dans le secteur.

Les récents efforts de reconversion d'édifices comme le Nordelec et la Redpath contribuent à réanimer la « rive sud » du canal. Toutefois, l'urbanité des lieux n'est pas encore au rendez-vous. La cohabitation entre les industries et les habitations demeure problématique. Le lien entre le réseau récréotouristique du canal et le quartier n'est pas encore instauré. La position d'enclave générée, entre autres, par les barrières physiques traditionnelles (canal, voies ferrées) persiste compte tenu de la faible desserte en transport en commun de ce secteur. Le réaménagement du site peut contribuer à favoriser une revitalisation intégrée du secteur en améliorant l'encadrement du domaine public par la construction des îlots sous-utilisés.



# Occupation du site



Le site se répartit en 4 îlots (A, B, C et D) comportant 3 édifices dont le Nordelec, 3 aires de stationnement (400 places), 200 unités commerciales (Nordelec). Le site représente approximativement 44 000 m<sup>2</sup> de superficie de terrain dont 50% est construit. Les espaces non construits sont uniquement occupés par des espaces de stationnement et des aires de chargement. En terme de lotissement, la propriété se répartit en 4 lots : 2 160 228 (îlot A et B), 2 160 225 et 2 160 227 (îlot C), 2 160 226 (îlot D). Enfin, le Groupe EI-AD a acquis récemment une portion de l'îlot adjacent (îlot E; 3 700m<sup>2</sup> approx.) qui pourra éventuellement s'intégrer au projet.

La principale construction du site constitue le Nordelec avec son imposante emprise au sol de près de 21 650 m<sup>2</sup> recouvrant l'ensemble de l'îlot A entre les rues Richmond et Shearer. Le Nordelec comporte une base de 5 mètres de haut surmontée de 5 ailes de briques atteignant 8 étages (34 mètres). L'îlot B, entre les rues Richmond et de Montmorency, comprend une grande aire de stationnement (330 places) et un édifice entrepôt d'un étage anciennement occupé par la Société des alcools du Québec (SAQ). Les parcelles de l'îlot C étudiées ne comprennent pas d'édifice. Il s'agit de 2 aires de stationnement (144 places) encadrant un petit bâtiment de 2 étages occupé par une charcuterie. Finalement, à l'angle de Saint-Patrick et Shearer (îlot D), un petit bâtiment d'un étage surélevé abrite la chambre électrique du Nordelec.

## ÉTATS DES TERRAINS

Selon l'étude géotechnique réalisée en 1991 sur la portion sud de l'îlot B (emplacement de l'entrepôt de la SAQ), le site étudié comporte un sol composé d'une couche superficielle de matériaux de remblai, suivie d'un horizon de terre végétale (30 centimètres), d'une mince couche d'argile, d'un dépôt de silt et finalement d'une couche de sable et gravier. La nappe phréatique se situe à près de 2,5 mètres de la surface (Calculatec, 1991). Compte tenu de la présence de remblai et de l'analyse géotechnique partielle, des études supplémentaires devront être réalisées afin de vérifier la capacité portante des sols et les conditions environnementales de l'ensemble des îlots ciblés. En ce qui a trait à l'état physique du site en surface, une série de jeunes arbres ont été plantés le long du bâtiment (côté Richmond) et sur les autres rues du quadrilatère. Les aires de stationnement sont majoritairement pavées parfois encadrées de parcelles gazonnées.

# Caractéristiques architecturales

Le seul bâtiment qui présente un intérêt architectural sur le site est bien entendu l'édifice du Nordelec. Il illustre bien le type d'architecture industrielle des années 1920 : une structure d'acier bien exprimée, une large fenestration et un parement de briques simple. Cet édifice constitue l'un des plus grands bâtiments de maçonnerie au Canada. Son appareillage de briques de type anglais est assis sur un haut soubassement de pierres à bosselage imposant. L'édifice est percé de larges baies dont la fenestration a été en partie remplacée au pourtour de l'édifice. Un motif d'inspiration art déco en béton couronne chacun des piliers de l'ordonnance des travées (Archemi, 1995).

Les 5 ailes du corps principal de l'édifice présentent un traitement homogène des ouvertures et expriment la forme d'un plan en double «U». Cette forme s'appuie sur une aile transversale à laquelle s'attachent 4 barres espacées créant une série de 3 cours longitudinales. Des passerelles referment les cours afin de faciliter les déplacements entre les ailes. L'ensemble des barres est muni d'une fenestration en périphérie optimisant ainsi l'éclairage zénithal des intérieurs. Les circulations verticales localisées au bout de chacune des barres comportent un haut mur aveugle donnant du côté nord.

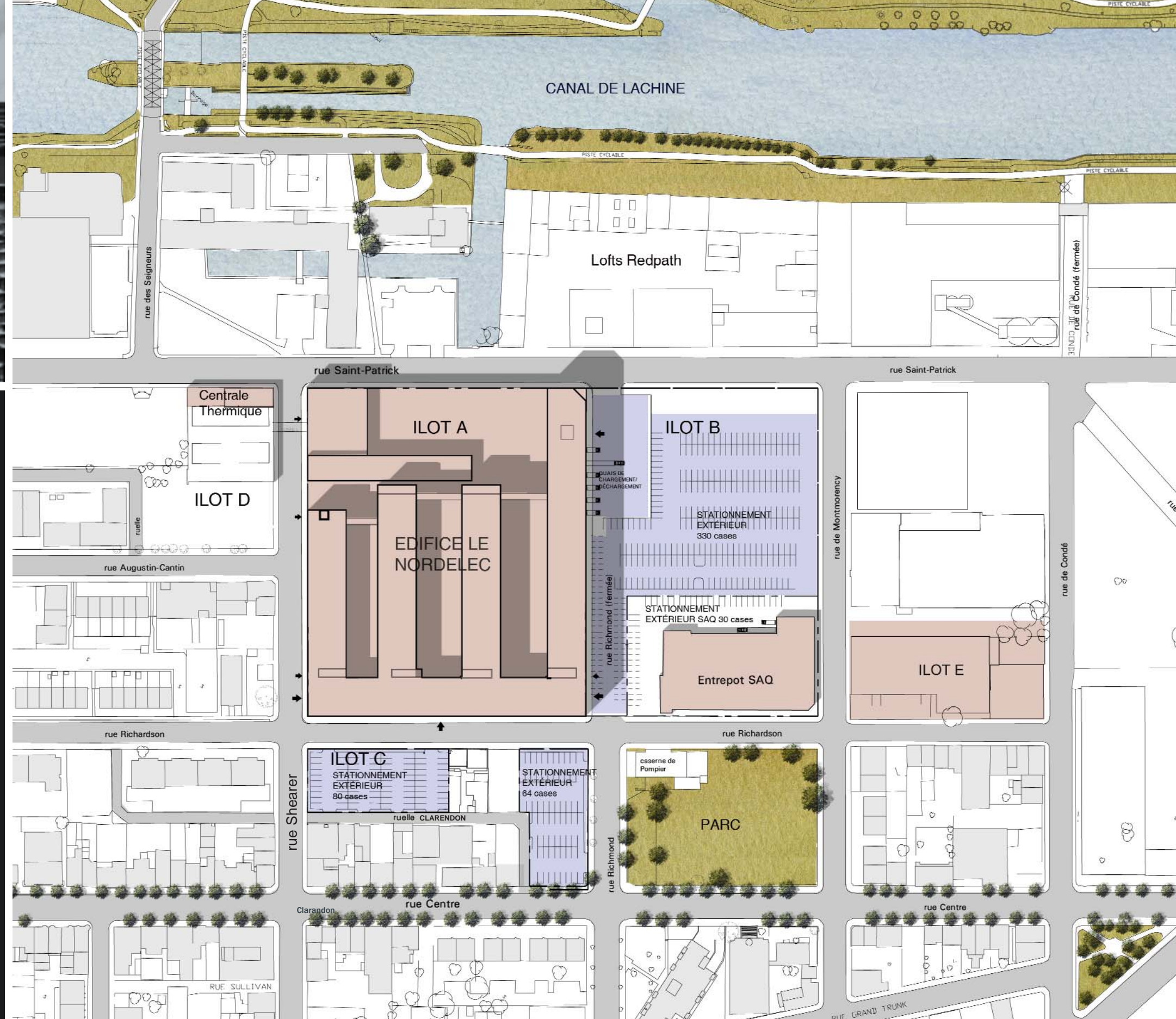
À cette importante volumétrie, 4 parties connexes composent le cadre bâti du côté de Saint-Patrick. Complètement imbriquées les unes aux autres ainsi qu'au corps principal, ces sections procurent un encadrement disparate puisqu'ils présentent un traitement architectural différent. La chaufferie de 2 étages au coin des rues Saint-Patrick, autrefois pourvue d'une longue cheminée, affiche le même langage architectural que le corps principal de 8 étages. Il en est de même pour la section transversale de manutention qui atteint également une hauteur de 2 étages, sans corniche cependant. Les autres parties donnant sur la rue Saint Patrick constituent simplement des aires de déchargement d'un seul étage avec des façades ponctuées de portes de garage. La pierre bosselée à la base du corps principal se poursuit également sur les parties connexes unifiant ainsi le périmètre du Nordelec.



# Organisation du site

L'entrée principale du Nordelec donne sur la rue Richardson alors que le rez-de-chaussée sur les rues Saint-Patrick et Richmond est dédié aux quais de déchargement. Le hall d'entrée donnant sur la rue Richardson s'organise principalement autour de la porte centrale. Il permet toutefois d'accueillir les gens par les portes latérales au coin des rues Richmond et Shearer. Quelques accès secondaires à l'édifice se situent sur la rue Shearer et du côté de la rue Richmond. Pour la livraison, la majorité des camions utilisent l'aire de débarquement du côté de Richmond afin de ne pas nuire à la circulation sur la rue Saint-Patrick. Cette situation a provoqué la fermeture de la rue Richmond en direction de Saint-Patrick. Les marchandises sont ensuite distribuées dans l'ensemble de l'édifice par le biais des monte-charges et du corridor de l'aile transversale longeant la rue Richardson. Les corridors cernent les 5 ailes du corps principal du côté cour et les espaces industriels ou commerciaux sont distribués du côté rue dans le cas des 3 ailes périphériques. La majorité des circulations verticales, escaliers et ascenseurs, se trouvent aux extrémités des ailes.

À l'est du Nordelec, l'ancien entrepôt de la SAQ occupe 2 920 m<sup>2</sup> de la lisière sud de l'îlot B. Le reste du terrain de cet îlot, majoritairement réservé à des aires de stationnement extérieur, demeure accessible par l'ancienne emprise de Richmond. Les parcelles de l'îlot C incluses dans le site à l'étude sont des aires de stationnement accessibles par les rues Richmond, Richardson et Shearer (via la ruelle Clarendon). La chambre électrique occupant une partie de l'îlot D comporte une entrée sur la rue Saint-Patrick.



# Historique de développement



23 OCTOBRE 1929



Intersection Richardson et Richmond

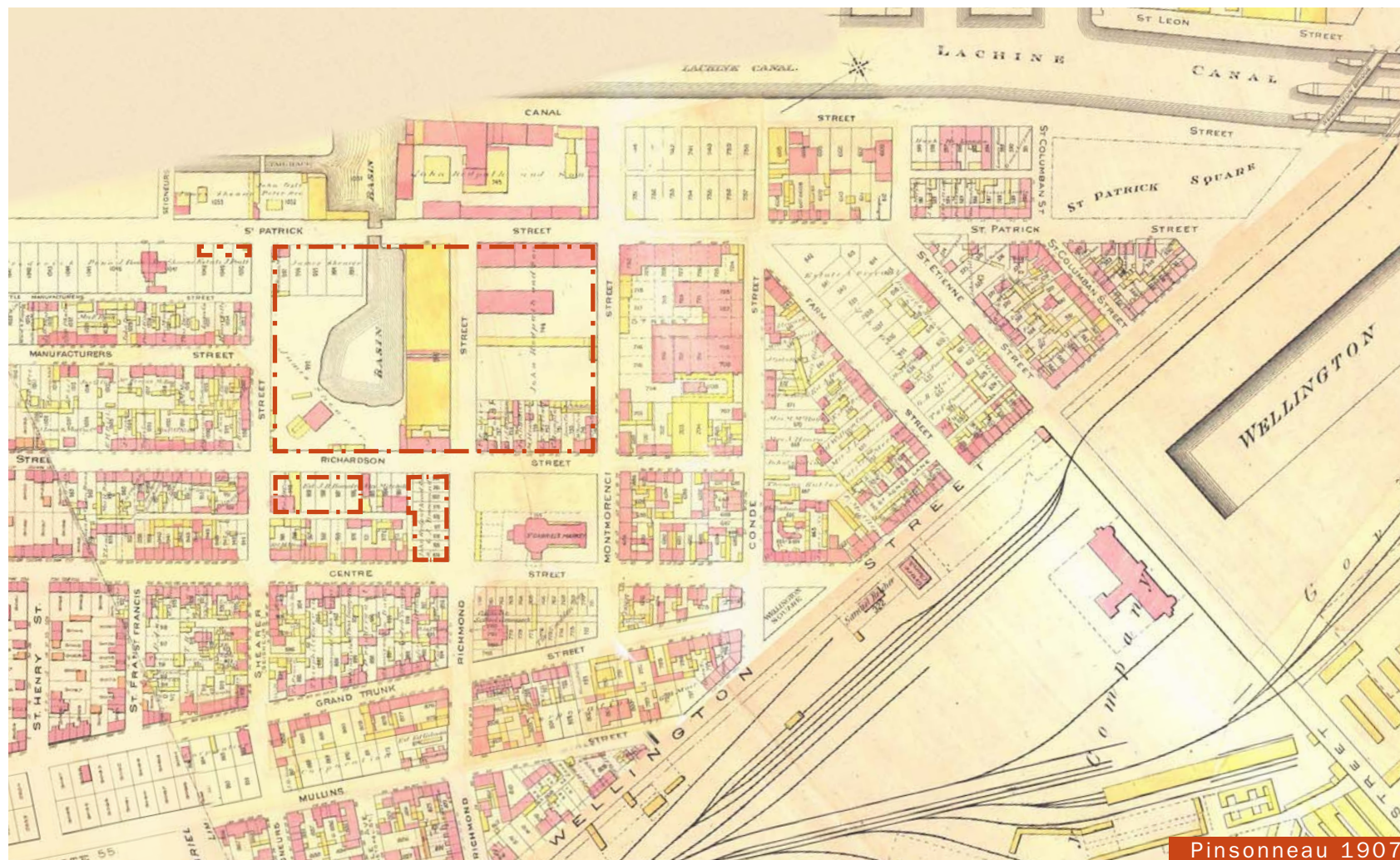


Intersection St-Patrick et Richmond  
11 mai 1929

L'écluse Saint-Gabriel du canal de Lachine forme le berceau de l'industrialisation montréalaise. Elle se démarque par sa force hydraulique accentuée par la dénivellation du sol à cet endroit (Desloges et Gelly, 2002). Dominant l'écluse Saint-Gabriel, les hautes silhouettes de la raffinerie Redpath Sugar, de la filature de soie Belding Corticelli et de la Northern Electric rappellent l'intense activité industrielle du siècle dernier. À Pointe-Saint-Charles, comme dans l'ensemble des quartiers riverains au canal, les industries s'implantent au bord de l'eau créant une bande de grands îlots de part et d'autre. L'édifice de la Northern Electric est érigé en 1913 sur un ancien bassin de la Redpath Sugar.

À cette époque, industries et habitations cohabitent étroitement. La pointe nord-est de Pointe-Saint-Charles comprend un parcellaire résidentiel, entre les rues Saint-Patrick, Wellington et de Condé. Parallèle au canal, la rue Saint-Patrick répartit au nord les grandes usines et au sud les petits ateliers. Cette gradation du grain bâti se raffine encore plus au sud de Richardson exprimant les implantations résidentielles du quartier. Le site à l'étude se distingue par un découpage d'îlots plus larges dédiés aux bâtiments connexes de la Redpath Sugar à la fin du 19e siècle. L'implantation de la Northern Electric consolide la présence de ces larges parcelles industrielles.

Le complexe de la Northern a été construit en plusieurs phases (1913 à 1948) et occupe entièrement le quadrilatère entre Richmond, Richardson, Shearer et Saint-Patrick. Cette importante manufacture se consacre à la fabrication de câbles, de fils et d'appareils électroniques. Véritable cité industrielle, la Northern Electric emploie jusqu'à 4 686 personnes en 1941. L'îlot à l'est du bâtiment de la Northern comporte une cour à charbon où la Redpath construit dans les années 1960 un entrepôt à sucre. Au milieu du 20e siècle, la Northern est au comble de son expansion. Elle s'approprie un bâtiment le long du canal, à l'est de la Redpath. L'entreprise accapare aussi les terrains vacants sur les îlots voisins pour disposer des espaces de stationnement.



Pinsonneau 1907

# Historique de développement



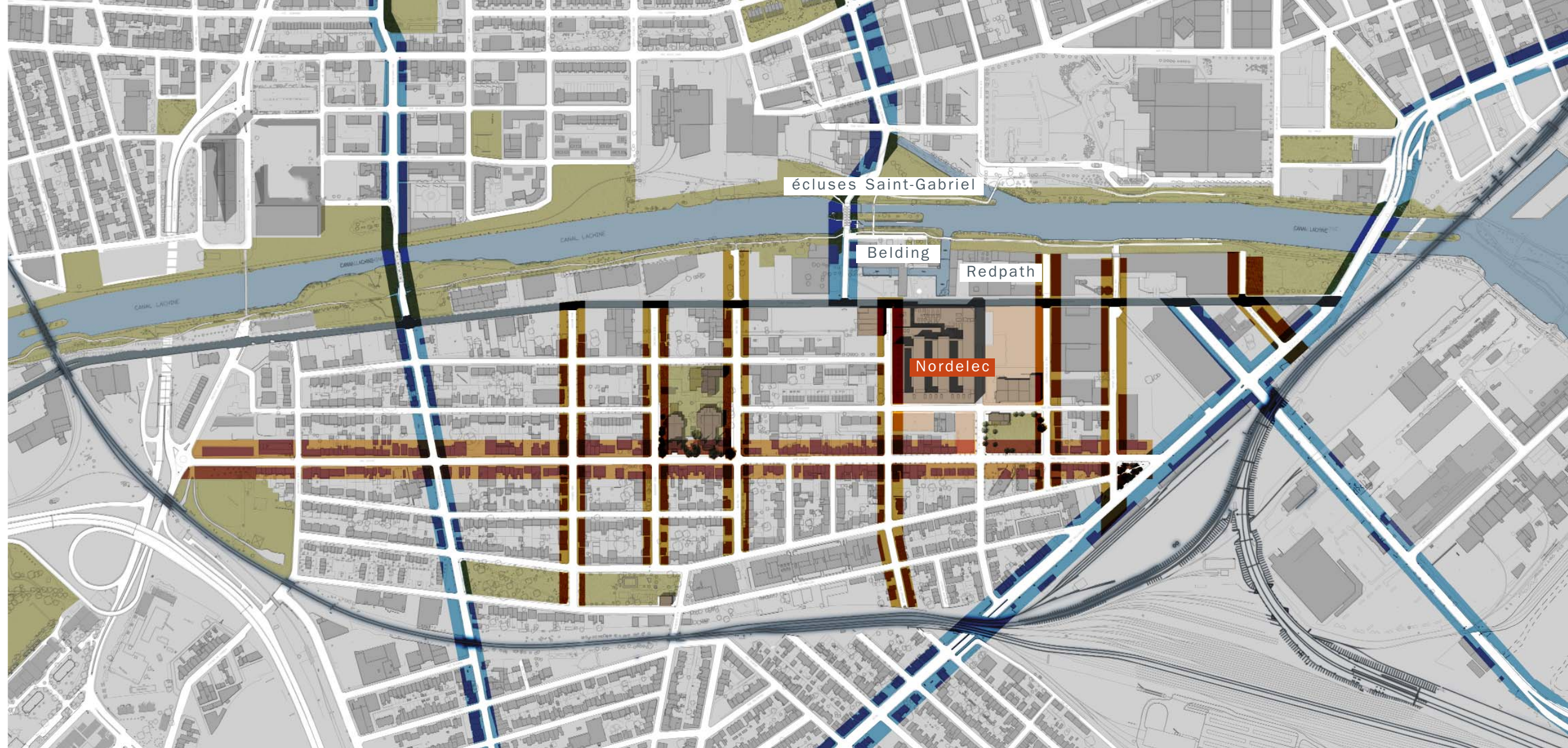
En 1959, l'ouverture de la voie maritime amorce le déclin du Sud-Ouest. La fermeture du canal en 1970 sonne le glas de l'épopée industrielle. Les usines sont désaffectées, quelques 20 000 emplois se perdent. En 1975, la Northern est vendue au Nordelec Industriel Plaza et devient un complexe multifonctionnel. Durant cette période, la population de Pointe-Saint-Charles décroît et la vitalité du quartier périclité. Au tournant des années 1980, Parcs Canada aménage un parc linéaire cyclable le long des berges du canal pour mettre en valeur le patrimoine industriel. Ce lien récréotouristique se renforce avec la réouverture du canal à la navigation en 2002. Dès l'annonce de cette revitalisation, l'arrondissement Sud-Ouest connaît une croissance économique. Le nombre d'emplois augmente de 24% entre 1996 et 2000 (Maillé, 2000). Les projets de reconversion d'usines en habitation, comme la Belding Corticelli et la Redpath, modifient significativement le profil du secteur.

L'environnement des écluses Saint-Gabriel évolue au gré de cette métamorphose. Le Nordelec, acquis par la Société de développement de Montréal (ancienne SODIM devenue SDM), fait l'objet de plusieurs travaux de rénovation. Transformé en incubateur de petites entreprises, Le Nordelec participe à l'affluence de nouveaux occupants dans le secteur nord de Pointe-Saint-Charles. Soucieuse de créer des emplois dans le quartier, la SDM tente également de favoriser les implantations industrielles de plus grande superficie au nord-est, dans l'ancien cadre résidentiel. Ces bâtiments entrepôts modifient considérablement la trame urbaine et accentuent l'enclave de la pointe.

En 2000, la SDM concède le Nordelec au secteur privé qui maintient la vocation multifonctionnelle. Le Groupe El-Ad acquiert l'édifice en 2003 alors que les quelques 200 entreprises locataires attirent plus de 1 000 employés. Cependant, l'ampleur de la superficie pouvant être occupée dans le Nordelec n'est pas comblée par les activités industrialo-commerciales. L'édifice demeure partiellement inoccupé. Par ailleurs, les activités du Nordelec se répercutent sur les terrains libres adjacents qui deviennent de vastes stationnements. Joutant les édifices entrepôts à l'est, la présence des aires de stationnement maintient l'aspect désolé du paysage urbain de la pointe nord-est. Ainsi, malgré l'effervescence de certaines activités, le cadre bâti et la qualité du domaine public de la pointe demeurent à définir.



## Trame urbaine et caractéristiques



Le territoire de Pointe-Saint-Charles dans le Sud-Ouest, est parmi les plus anciens de Montréal. C'est avec l'industrialisation, la construction du canal de Lachine et le développement des chemins de fer que le secteur s'est façonné. La présence du canal et des ouvrages d'art qui s'y rattachent, la concentration sur ses rives de bâtiments industriels remarquables et la présence d'ensembles d'habitations ouvrières distinguent cet environnement. De plus, la localisation du secteur des écluses Saint-Gabriel offre des panoramas uniques sur le mont Royal et le centre-ville. Enfin, l'originalité de la grille de rue, l'implantation des habitations et l'absence de ruelle caractérisent la trame urbaine.

Le secteur des écluses Saint-Gabriel est un des rares sites au Canada à posséder une concentration importante de bâtiments industriels datant de la fin du 19e siècle.

L'entourage du Nordelec représente l'évolution de l'architecture industrielle montréalaise et canadienne. Même si le bâtiment de la Northern fut érigé au 20e siècle, il participe au groupe exceptionnel des anciennes manufactures. La Belding Corticelli et la Redpath Sugar ont profité d'opérations de recyclage qui accentuent les attributs de ce patrimoine architectural. Le secteur est également rehaussé par la présence d'ouvrages reliés au canal lui-même, tels les canaux de fuite, les ouvrages d'art (pont, écluse et structure) et les voies ferrées. Ces qualités historiques exceptionnelles ont été reconnues par la Ville, le ministère de la Culture et des Communications du Québec ainsi que Parcs Canada. La réouverture du canal à la navigation de plaisance cristallise ce paysage culturel en décuplant son potentiel récréotouristique. Les liens entre le canal et le quartier demeurent ténus. Les plaisanciers, les cyclistes et autres promeneurs sont très peu invités à visiter le cœur du quartier Pointe-Saint-Charles.

## Trame urbaine et caractéristiques



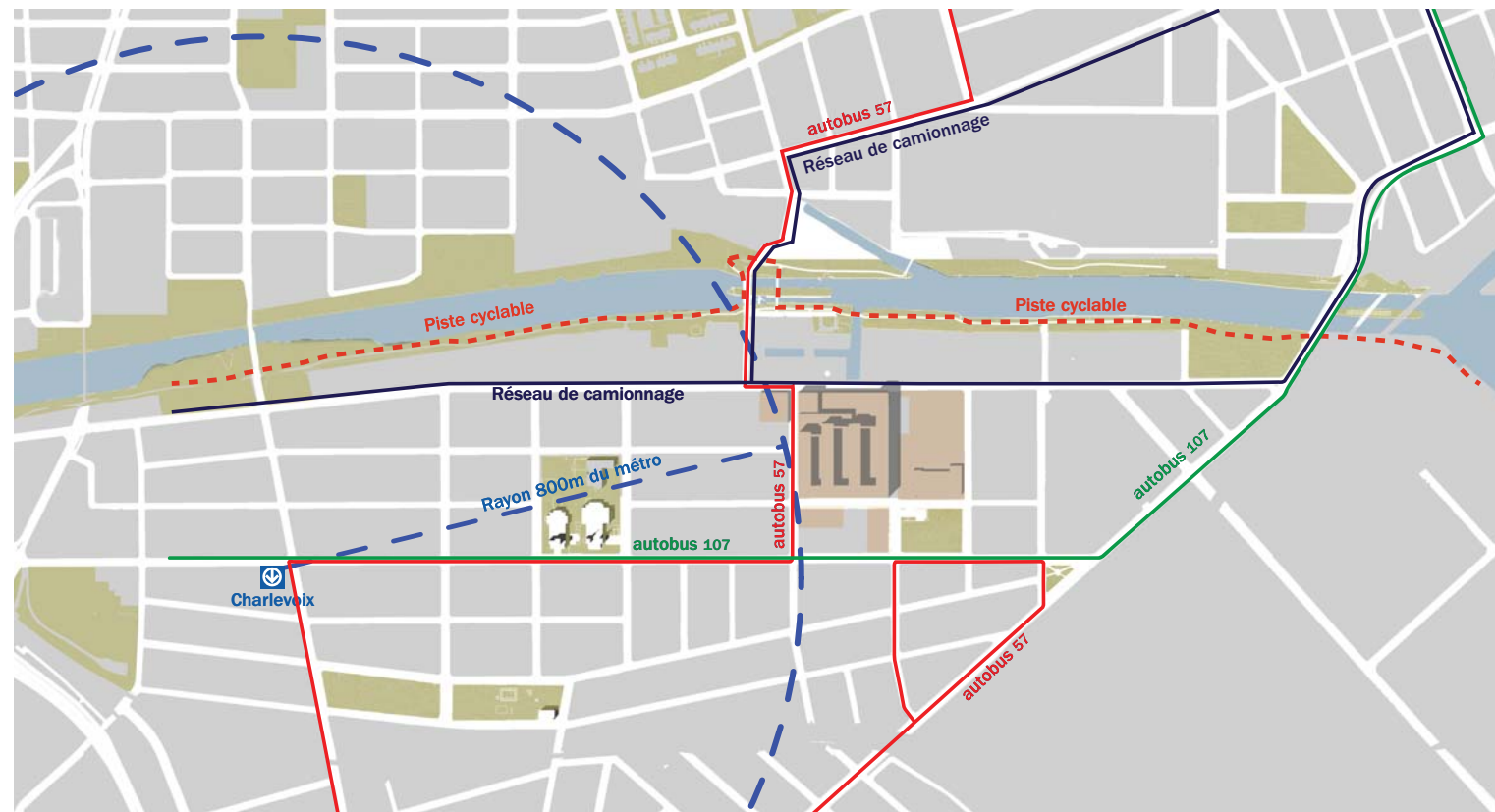
### STRUCTURE COMMERCIALE DU SECTEUR

Le coeur, du quartier Pointe-Saint-Charles, correspondant à la rue commerciale Centre, démontre le désœuvrement toujours persistant du secteur. Malgré la présence de plusieurs locaux commerciaux, la majorité de ces espaces sont vacants. Seulement les abords du métro Charlevoix et le carrefour Centre / Shearer à proximité du Nordelec présentent une certaine vitalité commerciale. Cet impact est limité compte tenu, entre autres, du faible niveau de vie de la population du quartier : près de la moitié des personnes vivent sous le seuil du faible revenu et plus du tiers sont sur l'aide social (DSP, 2003). Même la rue Charlevoix n'offre pas un cadre commercial très animé.

En comparaison, la rive nord du canal comporte l'important pôle du marché Atwater, juxtaposé à une épicerie de grande surface, ainsi que la rue Notre-Dame où se répartissent les commerces spécialisés (antiquaires et restaurants) et de consommation courante.

Par ailleurs, la pointe nord-est avec ces édifices entrepôts constitue un environnement peu attrayant pour l'accueil des visiteurs par le biais du pont Wellington. Les parcs de quartier, Square Saint-Patrick et Joe Beef, bénéficient d'un aménagement sommaire qui gagnera à être révisé pour améliorer la qualité du domaine public. Cependant, certaines rues comme de Montmorency et Shearer ont profité d'une plantation qui accentue leur caractère civique.

# Accessibilité et réseaux de déplacements



Plusieurs rues aboutissent en cul-de-sac compte tenu de la voie ferrée mais aussi en raison de la forme particulière de la trame de rues. Par exemple, la rue des Seigneurs constitue un des principaux accès au secteur. Cette rue aboutit sur la rue Saint-Patrick obligeant les passants à emprunter la voie est-ouest de camionnage pour réussir à s'infiltrer dans le quartier par des rues secondaires. La bordure traditionnellement industrielle de Saint-Patrick accentue la barrière entre le canal et le quartier. La cohabitation industries et habitations nécessite de maintenir des voies de camionnage clairement identifiées. La rue Saint-Patrick constitue le meilleur parcours pour les véhicules de livraison. Cette situation soulève la nécessité d'atténuer les nuisances entre la portion industrielle et le quartier tout en augmentant la cohésion entre le canal et Pointe-Saint-Charles. Les autres accès majeurs se répartissent aux limites du secteur par les rues Wellington et Charlevoix.

La piste cyclable aménagée en bordure du canal se raccorde peu avec la trame de rues du quartier. La station de métro Charlevoix se trouve à au moins 10 minutes de marche du Nordelec. Deux parcours d'autobus (57 et 107) mènent au site. Ces circuits ne sont pas très fréquents, seul l'autobus 107 dessert le secteur aux 10 minutes à l'heure de pointe. Sinon, l'ensemble des autobus sillonne le quartier uniquement aux 30 minutes. La desserte en transport collectif, ou alternatif à l'automobile, n'apparaît donc pas des plus efficaces.

# Cadre réglementaire

## ZONAGE EXISTANT

L'ensemble des îlots composant le site sont soumis aux mêmes critères de zonage à l'exception du taux d'implantation et de la densité. En général, un taux maximal d'implantation de 100% et une densité maximum de 4,5 sont établis. Seuls deux îlots se distinguent avec un taux d'occupation maximal de 85% pour l'îlot C et une densité maximum de 3 pour l'îlot D. Les usages prescrits pour tout le site sont de catégorie industrielle incluant les industries lourdes et de catégorie commerciale incluant les grandes surfaces et l'entreposage. Ce classement d'usages permet également l'implantation de certains équipements sportifs, collectifs et institutionnels. L'habitation est cependant exclue selon la réglementation actuelle. Les hauteurs permises atteignent un maximum de 20 mètres et un minimum de 7 mètres, aucun nombre d'étage n'est spécifié.

## RÉGLEMENTS D'URBANISME ARRONDISSEMENT SUD-OUEST

Limites de hauteur	
Hauteur minimale en étages	N/A
Hauteur maximale en étages	N/A
Hauteur minimale en mètres	7 m
Hauteur maximale en mètres	20 m

Taux d'implantation maximums et densités maximales	
Taux d'implantation maximum	100% (îlots A, B et D); 85% (îlot C)
Densité maximale	4,5 (îlots A, B et C); 3 (îlot D)

Modes d'implantation	
Mode d'implantation	Règles d'insertion (marges de recul selon îlot adjacent)

Implantation	
Alignement	N/A

Statut patrimonial ou secteurs et immeubles significatifs	
Secteur de valeur exceptionnelle (Ville de Montréal) : possiblement soumis à un PIA	

Usages prescrits	
Catégorie d'usages principaux	I.4 a
Autre catégorie d'usages	C.7 a

Exigences relatives au nombre d'unités de stationnement	
Industrie	Minimum 1 par 200 m <sup>2</sup> ; maximum 1 par 100 m <sup>2</sup>
Commerce	Minimum 1 par 200 m <sup>2</sup> ; maximum 1 par 75 m <sup>2</sup>

Autres considérations	
Chargement (normes d'aménagement)	Titre VI : articles 545 à 568

# Orientations municipales

## ORIENTATIONS MUNICIPALES

Lors de la révision du Plan d'urbanisme, l'arrondissement du Sud-Ouest a exposé son intention de conserver le secteur du Nordelec comme une zone d'emplois à privilégier. Cependant, les rives immédiates nord et sud des écluses Saint-Gabriel, comme le site de la Redpath et le site de Postes Canada, sont destinées à devenir des secteurs mixtes permettant l'implantation d'usages diversifiés. L'affectation du sol prévu pour le secteur incluant le Nordelec laisse entendre que le zonage actuel d'industries et commerces sera maintenu. Toutefois, l'arrondissement présente le site comme un secteur de valeur exceptionnelle en terme de patrimoine bâti. Il s'agit bien entendu de valoriser le paysage industriel des écluses Saint-Gabriel. Cette orientation peut se traduire par la définition d'un règlement de Plan d'implantation et d'intégration architectural (PIA) auquel tout projet de réaménagement ou de construction peut être soumis.

Selon le chapitre de l'arrondissement Sud-Ouest du Plan d'urbanisme (2004), un des principaux enjeux constitue la réalisation du plein potentiel de développement social, économique et culturel du territoire. En matière d'économie, les secteurs d'entreprises aux abords du canal, comme le Nordelec, demeurent des sites générateurs d'emplois importants. En ce qui a trait au développement social, le quartier Pointe-Saint-Charles est identifié pour l'application d'un programme de revitalisation intégré. Ce type de programme implique, entre autres, une amélioration des conditions d'habitabilité (logements abordables et sociaux), la revitalisation des artères commerciales, l'amélioration du domaine public et la création d'emplois. Par ailleurs, la mise en valeur du canal de Lachine est au cœur de la planification du Sud-Ouest.

L'arrondissement préconise l'amélioration d'une série de pôles dont le pôle Saint-Gabriel. Le développement de ce dernier s'appuie sur la présence de l'écluse et du parc archéologique (pointe des Seigneurs). Dans cette perspective, l'arrondissement prévoit acquérir une bande de terrain en bordure du canal à même le site de la Redpath et aménager la rue de Montmorency afin d'accentuer l'ouverture de Pointe-Saint-Charles au parc du canal de Lachine.

## BESOINS DU MILIEU

L'emploi et l'accès au logement constituent les préoccupations majeures des résidents de Pointe-Saint-Charles. Le potentiel récréotouristique du canal présente un intérêt pour le quartier. Les acteurs du milieu souhaitent faire bénéficier les entreprises du secteur de l'achalandage du canal. Le profil des emplois dans le quartier s'est modifié depuis les dernières années. Malgré l'objectif de sauvegarder les industries plus traditionnelles, la question de l'emploi demeure épineuse. De nos jours, les industries de grande surface consomment beaucoup de superficie au sol sans nécessairement offrir une quantité d'emplois appréciable.

Le réaménagement du site du Nordelec soulève cet enjeu économique. Par ailleurs, le maintien d'un zonage excluant l'habitation peut accentuer «la barrière de nuisances» entre le canal et le quartier Pointe-Saint-Charles. La qualité du domaine public dépend de la nature des occupations permises dans le secteur. Le cadre bâti participe directement aux attraits et à la convivialité de l'espace urbain. L'effort apporté aux aménagements riverains du canal peut influencer un environnement accueillant au sein de Pointe-Saint-Charles. À cet égard, le site du Nordelec constitue un lieu stratégique à mettre en valeur.

# Concept d'aménagement

*Le réaménagement proposé du Nordelec vise une restructuration de ce secteur. Il s'agit de réarticuler la cohabitation habitat / travail dans cette portion est de Pointe-Saint-Charles. À cette fin, le projet assume le réaménagement de 3 îlots pour contribuer à la revitalisation du quartier. Dans un premier temps, il est prévu de réaliser un stationnement dans l'édifice du Nordelec (îlot A) afin de libérer l'îlot B entre Richmond et Montmorency ainsi que l'îlot C. Cette opération permet également de rétablir la rue Richmond afin de reconfigurer le quadrilatère d'origine.*

## **L'ÎLOT A**

L'édifice emblématique du Nordelec est mis en valeur en consolidant d'une part, sa vocation de pôle d'emplois et d'autre part, en favorisant une occupation mixte qui contribuera à l'animation du site le jour et le soir. En effet, le Nordelec est actuellement un centre d'activités diurnes qui offre une effervescence créative se répercutant sur la vitalité du quartier. Dans la foulée de la réappropriation domestique et récréotouristique des abords du canal de Lachine, l'occupation mixte habitat / travail renforcera les retombées de l'actuel Nordelec. À cet égard, le réaménagement du rez-de-chaussée prévoit l'intégration d'un grand hall commercial où seront répartis des locaux de services, des bureaux et des commerces destinés aux travailleurs du Nordelec, aux résidants du secteur mais aussi à une clientèle plus « métropolitaine » provenant du réseau récréatif du canal. Les éléments architectoniques présents tels que les arcades, les puits de lumière et les verrières seront exploités pour accroître l'éclairage zénithal à l'intérieur de l'édifice et accentuer l'atmosphère industrielle spécifique à cet espace.

Cinq étages incluant le rez-de-chaussée continueront d'abriter des entreprises alors que les 3 derniers étages seront à vocation résidentielle.

Trois ailes de l'édifice sont restées inachevées et se terminent par des murs aveugles visibles de la rue Saint-Patrick. Ces dernières seront prolongées afin de compléter la figure architecturale de l'immeuble. Ces nouvelles ailes seront occupées par de l'habitation.

Cette cohabitation habitat / travail profitera de l'architecture caractéristique du Nordelec tout en développant des mécanismes permettant à la fois, la privauté des résidants et leur intégration aux activités de l'édifice par le biais du rez-de-chaussée public. Ce rez-de-chaussée permet également de réhabiliter la rue Saint-Patrick en ouvrant une entrée principale de ce côté. Cet accès traverse l'édifice et crée un passage en arcade.

## **L'ÎLOT B**

La construction d'un projet d'habitations sur cour consolide la vocation mixte du secteur. De multiples typologies d'habitation, dans des immeubles multifamiliaux, permettent d'offrir une gamme fort variée de logements : unités de 500 à 1 500 pieds carrés (studios, unités de 1 et 2 chambres à coucher), tenure en copropriété ou en location, entrées communes ou de plain-pied sur rue et sur cour, unités sur 1 ou 2 étages.

## **L'ÎLOT C**

Les stationnements font place à un projet d'habitations. Une vocation communautaire et sociale est prévue sur l'ensemble de l'îlot afin de répondre aux besoins du quartier en matière de logements abordables. Ce projet fera l'objet de rencontre avec les intervenants du milieu afin de définir les besoins et le programme de développement.

# Approche de développement durable

## Concept

### Une approche équitable et écologique

Le secteur Nordelec est situé dans une portion du quartier de Pointe-Saint-Charles en pleine transformation. La revitalisation du secteur passe par le renforcement d'un pôle d'emplois important ainsi que par l'accroissement du nombre de résidents dans ce quartier.

Le secteur comprend trois îlots qui représentent une superficie totale de près de 44 000 m<sup>2</sup> dont un îlot est entièrement occupé par l'édifice du Nordelec. Le projet vise à consolider l'occupation commerciale du Nordelec tout en réaffectant une portion de l'édifice à des fins résidentielles. Des complexes d'habitation sont également prévus sur les deux autres îlots quasi inoccupés qui sont adjacents. D'une part, nous souhaitons accentuer la vitalité de ce pôle d'emplois en misant sur l'identité unique du Nordelec et sur le dynamisme des entreprises qui y sont incubées. D'autre part, l'originalité de ce repère urbain et la proximité du canal de Lachine favorisent l'affectation résidentielle d'une partie de ce domaine. Cette vocation mixte peut renforcer le tissu urbain et social de l'arrondissement. La proximité au centre-ville de Montréal constitue également un attrait majeur tant pour les entreprises que pour les résidents.

Soucieux du profil socio-économique du secteur environnant, nous assurerons une inclusion de logements financièrement accessibles. Ainsi, 30% des unités d'habitation seront des logements sociaux et abordables. Avec la collaboration de l'organisme Bâtir son quartier, nous avons pu cibler les types de population nécessitant des logements sociaux dans l'arrondissement. L'îlot C sera donc réservé à la construction de logements communautaires (15% du total des unités d'habitation) dont un édifice pour personnes âgées en perte d'autonomie et une coopérative d'habitations pour des ménages avec enfants. Tandis qu'au total 15% de logements abordables seront intégrés dans le projet d'habitation dans les îlots A et B.

Nous prévoyons également implanter une garderie dans l'îlot B afin d'encourager l'établissement de familles avec enfants et d'accommoder les travailleurs de ce pôle d'emplois. La définition du programme et des besoins locaux et ceux générés par le projet seront à définir avec le Centre de la petite enfance qui dessert ce quartier.

Pour le renforcement du pôle d'emplois, nous prévoyons réviser la distribution et l'aménagement de certains locaux commerciaux de l'édifice Nordelec. Nous souhaitons encourager la venue d'entreprises de création, de plus en plus présentes dans le secteur. Ce type d'entreprises embauche un plus grand nombre de personnes " au pied carré " que les entreprises industrielles, particulièrement d'entrepôt. Cette réorganisation peut accroître le nombre d'employés dans l'édifice du Nordelec passant de 1 294 à 1 838 personnes. (Langlais et Associés, 22 février 2006).

Finalement, nous examinerons la provenance des travailleurs actuels du Nordelec afin de développer une stratégie de transport alternatif à la voiture favorisant l'accès par transport collectif avec la participation de l'agence métropolitaine de transport (AMT).

## Un bâtiment plus vert

Avec le renforcement du pôle d'emplois et la création de logements dans le quartier Pointe-Saint-Charles, nous souhaitons également contribuer à l'amélioration de l'environnement. Nous proposons l'application d'une série de critères écologiques inspirés du Système d'évaluation des bâtiments écologiques du Conseil du bâtiment durable du Canada (2004).

Le respect de certains de ces critères écologiques peut accroître considérablement les frais d'aménagement. Nous avons fait l'exercice d'évaluer en comité interdisciplinaire le coût et la faisabilité des mesures applicables au secteur du Nordelec. Malgré le fait que le marché résidentiel actuel et futur nous contraint à produire une construction résidentielle à coût raisonnable, nous pouvons réaliser un ensemble plus écologique en misant sur les critères accessibles et réalisables. À cet égard, les principales cibles que nous pouvons atteindre sont la densité, l'encouragement aux moyens de transports alternatifs à l'automobile, l'accroissement des espaces verts, la gestion efficace de l'eau et un usage optimal des matériaux et ressources.

Le réinvestissement des friches industrielles constitue un premier pas vers le développement durable de nos villes. En redéveloppant le secteur du Nordelec en ensemble mixte commercial et résidentiel, nous contribuons directement à la vitalité du quartier. La construction d'édifices et l'aménagement de jardins éliminent les grandes superficies de stationnement en surface puis augmente le couvert végétal. Ces nouvelles surfaces extérieures, plus perméables, améliorent la rétention des eaux pluviales. Le règlement d'urbanisme n'impose pas de normes minimales de stationnement lors de la reconversion d'un édifice industriel (art. 105, Règlement d'urbanisme) cependant, le projet comprend également la construction de nouveaux bâtiments sur deux îlots. Nous souhaitons offrir un ratio variant de 0,5 à 1,0 place par logement et d'une place pour 120 m<sup>2</sup> d'espaces commerciaux. Cependant, cette rationalisation des espaces de stationnement doit être accompagnée de mesures d'encouragement et d'améliorations de la desserte en transport collectif. Trois programmes conjoints avec l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et l'organisme Commun Auto peuvent être mis en place :

- Les vélos en libre-service : sur le site du Nordelec à l'usage des employés et à la station de métro Charlevoix pour faciliter la navette entre le site et le métro;
- Le service de partage de voiture : nous réserverons 3 places extérieures à l'organisme Commun Auto pour mettre à la disposition des résidents des automobiles à frais réduits de location pour de courtes périodes;
- Le programme ALLÉGO avec l'AMT permet aux employeurs d'encourager l'usage de transport remplaçant l'auto-solo pour venir au travail en développant un système de covoiturage ou de navette vers une station de métro. Une étude de provenance des travailleurs doit alors être réalisée pour mettre en œuvre un tel programme.

La reconversion du secteur Nordelec nous offre l'opportunité de réutiliser une bonne partie des matériaux et des systèmes en place. Sans atteindre une accréditation LEED, notre projet tente de rencontrer une série de critères répertoriés par le Conseil du bâtiment durable du Canada. Le tableau ci-après présente les critères sélectionnés et les moyens proposés pour les atteindre.

## Aménagement écologique du site

### critères

### moyens proposés

#### Sélection de l'emplacement

Densification de friches industrielles

#### Densité de développement

Augmentation de la densité sur des terrains déjà urbanisés (COS : 3 + hauteur de 8 étages)

#### Réaménagement de sites contaminés

Enlèvement et/ou gestion in situ des sols contaminés. Élimination de l'amiante sur le système de tuyauterie de l'édifice Nordelec. Décontamination de la chaufferie du Nordelec.

#### Moyens de transport de remplacement

*Accès au transport en commun*

Programme Allégo avec AMT. Vélo de courtoisie (métro-Nordelec)

*Bicyclettes*

Rangement de vélos dans les stationnements souterrains (191 places). Supports à vélo dans la cour (65 places). Location vélos sur place (15 vélos)

*Capacité de stationnement*

Un ratio moyen de 0,5 à 1,0 case par logement. Une moyenne de 1 case par 120 m<sup>2</sup> pour les commerces et bureaux

#### Gestion des eaux pluviales

*Débit et quantité*

Rétention des eaux de pluie in situ. Réservoir de rétention des eaux de pluie pour arrosage du jardin. Réseau d'eau grise (pluie) pour alimenter appareils sanitaires ne nécessitant pas d'eau potable.

#### Réduction des îlots de chaleur

*Autres que les toitures*

Pour l'instant aucune surface végétale significative n'est présente sur les trois îlots. Accroissement des surfaces végétales : îlot A: jardin sur toit sur Saint-Patrick. Îlot B (2 800 m<sup>2</sup>), jardins sur toit en façade (760 m<sup>2</sup>). Îlot C: jardin sur cour.

*Toitures*

Matériaux de couverture à haute réflectance sur la majorité des toits. Îlot A - portion avant : toits végétalisés extensif et intensif-accessible. Îlot B - jardins terrasses accessibles pour l'aile longeant Saint-Patrick.

#### Réduction de la pollution lumineuse

Niveau d'éclairage des espaces extérieurs limité et dirigé vers le sol

## Gestion efficace de l'eau

### critères

### moyens proposés

#### Aménagement paysager économe en eau

Réduction de 50% de l'arrosage grâce aux choix des végétaux

#### Réduction de la consommation d'eau

Appareils sanitaires économes en eau d'une capacité de 6 à 13 litres.

## Énergie et atmosphère

### critères

### moyens proposés

#### Réduction des CFC dans les équipements de CVCA et de réfrigération et élimination des halons

Aucun réfrigérant à base de CFC, aucun halon pour protection d'incendie. Modernisation de la climatisation

#### Optimiser la performance énergétique

Nous proposons de munir les bâtiments de récupérateurs d'énergie efficaces pour les systèmes d'apport d'air neuf pour la pressurisation des corridors via l'énergie récupérée des évacuateurs des salles de bain des unités d'habitation. Également, l'utilisation de détecteurs d'éclairage naturel permettra de réduire la consommation électrique puisque ces appareils désactivent l'éclairage lorsque la lumière extérieure est suffisante pour les besoins du local. Mise en place d'appareils d'éclairage utilisant des fluorescents compacts de 13 Watts en remplacement des ampoules incandescentes de 60 watts. Remplacement du système électrique central dans le bâtiment du Nordelec favorisant une économie d'énergie substantielle. (nouvelles entrées électriques, etc.)

#### Électricité " verte "

Source énergétique principale provenant de l'hydroélectricité. Cette électricité génère un niveau de gaz à effet de serre inférieur aux autres sources énergétiques tel que le mazout ou le gaz naturel



## Matériaux et ressources

### critères

### moyens proposés

**Collecte et entreposage des matériaux recyclables**

Chutes de matières recyclables, accessibles à tous les étages, faciles d'usage.

**Réutilisation des bâtiments**

Conservation de la majorité des murs, planchers et toits existants du Nordelec à l'exception de l'aile avant sur la rue Saint-Patrick  
Conservation de la majorité des éléments intérieurs non structuraux pour les étages commerces/bureaux. Toutes les anciennes fenêtres existantes sont changées pour accroître l'efficacité énergétique.

**Gestion des déchets de construction**

Lors de la rénovation et de la construction, nous redirigerons le plus possible des matériaux réutilisables et recyclables (tri à la source)

## Qualité des environnements intérieurs

### critères

### moyens proposés

**Contrôle de la fumée de tabac ambiante**

Interdiction de fumer dans tous les espaces commerciaux et les locaux communs. Cloisons très étanches réduisant le transfert de fumée entre les unités d'habitation

**Contrôle du gaz carbonique**

Conception d'un système conforme aux normes de l'ASHREA concernant l'apport d'air extérieur afin de maintenir un taux de CO2 suffisamment bas. Installation de sondes de CO dans les garages permettant de mettre en marche des ventilateurs dans les stationnements intérieurs. Les ventilateurs seront à vitesse variable afin que la puissance de ceux-ci varie en fonction du taux de monoxyde de carbone détecté

**Augmenter l'efficacité de la ventilation**

Des fenêtres ouvrantes sont prévues dans l'ensemble des unités d'habitation. Conception d'un système dont la vitesse de l'air d'alimentation respecte les exigences de l'ASHREA. Le différentiel de température entre l'air d'alimentation et la température de la pièce respectera également ces exigences afin d'éviter les situations d'inconfort.

**Qualité de l'air intérieur lors du chantier**

Utilisation de tuyauterie ne nécessitant aucune soudure (raccord à pression). Ceci permettra d'éliminer le dégagement de gaz nocifs générés lors de la soudure de la tuyauterie

**Contrôle des systèmes par les occupants**

*Espaces périmétriques*

Prévoir des dispositifs de contrôle par les occupants du débit d'air, de la température et de l'éclairage.

**Confort thermique**

Utilisation de thermostats électroniques permettant une meilleure précision au niveau de la lecture de la température et une réduction de la consommation énergétique (environ 6%)

**Lumière naturelle et vues**

*Lumière naturelle dans 75% des espaces*

Large fenestration des unités. Verrière et lanterneaux prévus pour les espaces collectifs du Nordelec. Système de détection (photovoltaïque) pour interrompre lumière électrique lorsque l'éclairage naturelle est suffisant.

*Vues pour 90% des espaces*

L'ensemble des espaces intérieurs bénéficie d'un généreux fenêtrage pour l'ensemble du projet. Des terrasses sur les toits offrent des vues imprenables sur la ville et les cours paysagées.

## Innovation et processus de design

### critères

### moyens proposés

**Inclusion de logements sociaux et de logements abordables**

15% des unités en logement communautaire et social ( $\pm$  169 unités). 15% des unités en logement abordable (marché privé) ( $\pm$  170 unités dont 120 dans le Nordelec)

**Encourager l'établissement des ménages avec enfants**

Prévoir un certain nombre d'unités de logements plus grands (2 à 3 chambres). Implanter une garderie dans le complexe (îlot B)

**Maintenir un important bassin d'emplois**

Transformation de locaux favorisant plus d'emplois tertiaires (1294 à 1838 emplois).

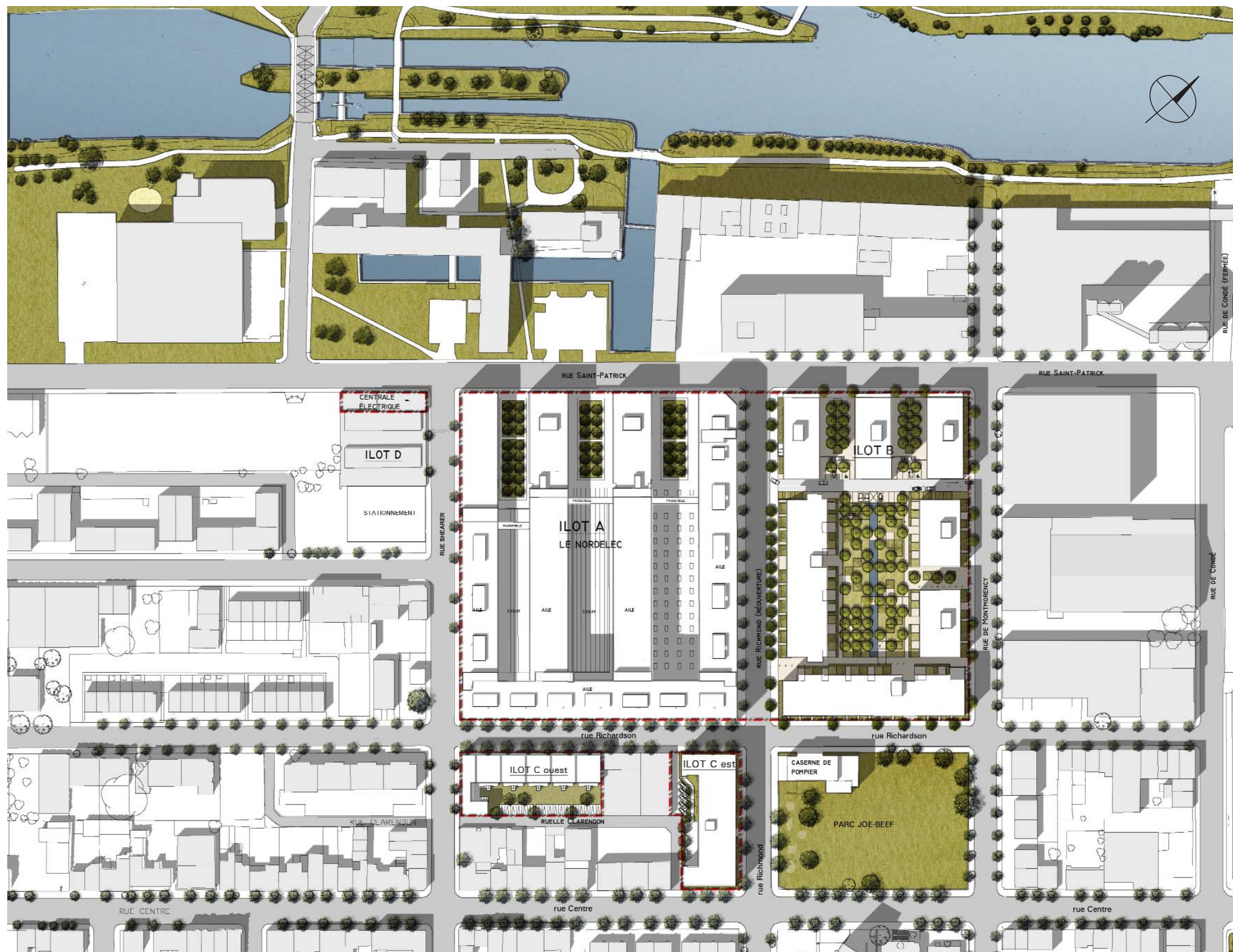
**Évaluation pluridisciplinaire des mesures écologiques et d'équité sociale pouvant être appliquées au projet**

*Comité de travail*

architectes, architectes de paysage, urbanistes, ingénieurs civils, ingénieurs électricité et mécanique.

# Plan d'ensemble

ÉCHELLE 1:2000



# Perspective



Vue aérienne du projet

# Programmation préliminaire

## PROGRAMMATION PRÉLIMINAIRE

	Usages proposés	Nombre d'étages	Sup. brute M <sup>2</sup>	Habitation (4)		Bureau/Commerce Sup.brute	Stationnement		Terrain Sup. brute	Densité COS
				Sup. Brute	Nbr.d'unités		Nbr. de cases	Ratio		
<b>ÎLOT A: LE NORDELEC</b>										
Sous-sol (niveau -1)	Stationnement (Commerce)	1	4 719				131	Commerce/Bureau		
Rez-de-chaussée	Commerce / Bureau /Services	1	21 500			21 500		1 case/128 m.c.		
Niveaux 2A , 2B, 2C et 3 (partiel)	Stationnement (Bureau/Habitation)	4	19 908				620	Habitation		
Niveaux 2 à 5	Bureau	4	41 437			41 437		0,6 case par log.		
Niveaux 6 à 8 + mezzanine (1)	Habitation	3+mezz	33 045	33 045	273					
Nouvelles ailes (niveaux 3 à 10)	Habitation	8	20 900	20 900	182					
<b>Total: (excluant sous-sol) (5)</b>			<b>136 790</b>	<b>53 945</b>	<b>455</b>	<b>62 937</b>	<b>751</b>		<b>21 670</b>	<b>6,31</b>
<b>ÎLOT B: Richmond/de Montmorency</b>										
Sous-sol 2	Stationnement	1	13 575				407	Habitation		
Sous-sol 1	Stationnement	1	13 575				403	1,4 case par log.(6)		
Cour extérieure	Stationnement (visiteurs-clients)	n/a					16			
<b>Édifice Nord</b>								Commerce/Bureau		
Rez-de-chaussée	Commerce/Bureau / Hall - Habitation	1	2 876	852		2 024		1 case / 28 M <sup>2</sup> (8)		
Niveaux 2 à 8	Habitation	7	14 370	14 370	156					
<b>Édifice Sud</b> (Niveaux rdc à 8)	Habitation	8	13 260	13 260	145					
<b>Édifice Ouest</b> (Niveaux rdc à 8)	Habitation	8	11 945	11 945	135					
<b>Édifices Est</b> (Niveaux rdc à 8)	Habitation	8	10 720	10 720	124					
<b>Total: (excluant sous-sol)</b>			<b>53 171</b>	<b>51 147</b>	<b>560</b>	<b>2 024</b>	<b>826</b>		<b>18 004</b> (2)	<b>2,95</b>
<b>Total: Îlots A et B</b>			<b>189 961</b>	<b>105 092</b>	<b>1 015</b>	<b>64 961</b>	<b>1 577</b>		<b>39 674</b>	
<b>ÎLOT C: Sud de Richardson (7)</b>										
Îlot ouest	Habitation Plex	3-1/2	4 300	4 300	39		17			
Îlot ouest	Habitation Multifamilial	8	11 072	11 072	130		5			
<b>Total: (excluant sous-sol)</b>			<b>11 072</b>	<b>11 072</b>	<b>169</b>	<b>0</b>	<b>22</b>		<b>4 117</b> (3)	<b>2,69</b>
<b>Grand total: Îlots A-B-C (5)</b>			<b>201 033</b>	<b>116 164</b>	<b>1 184</b>	<b>64 961</b>	<b>1599</b>		<b>43 791</b>	

(1): Incluant l'ajout de 30 mezzanines à l'intérieur du 8ième étage (36 m.c. par mezzanine)

(2): Incluant la superficie de la rue Richmond appartenant à EI Ad (3 120 m.c.) Si exclue densité à 3,5

(3): Excluant un terrain n'appartenant pas à EI Ad (1 026 m.c.)

(4): Estimation préliminaire : Superficie des logements variant de 500 à 1500 pieds carrés

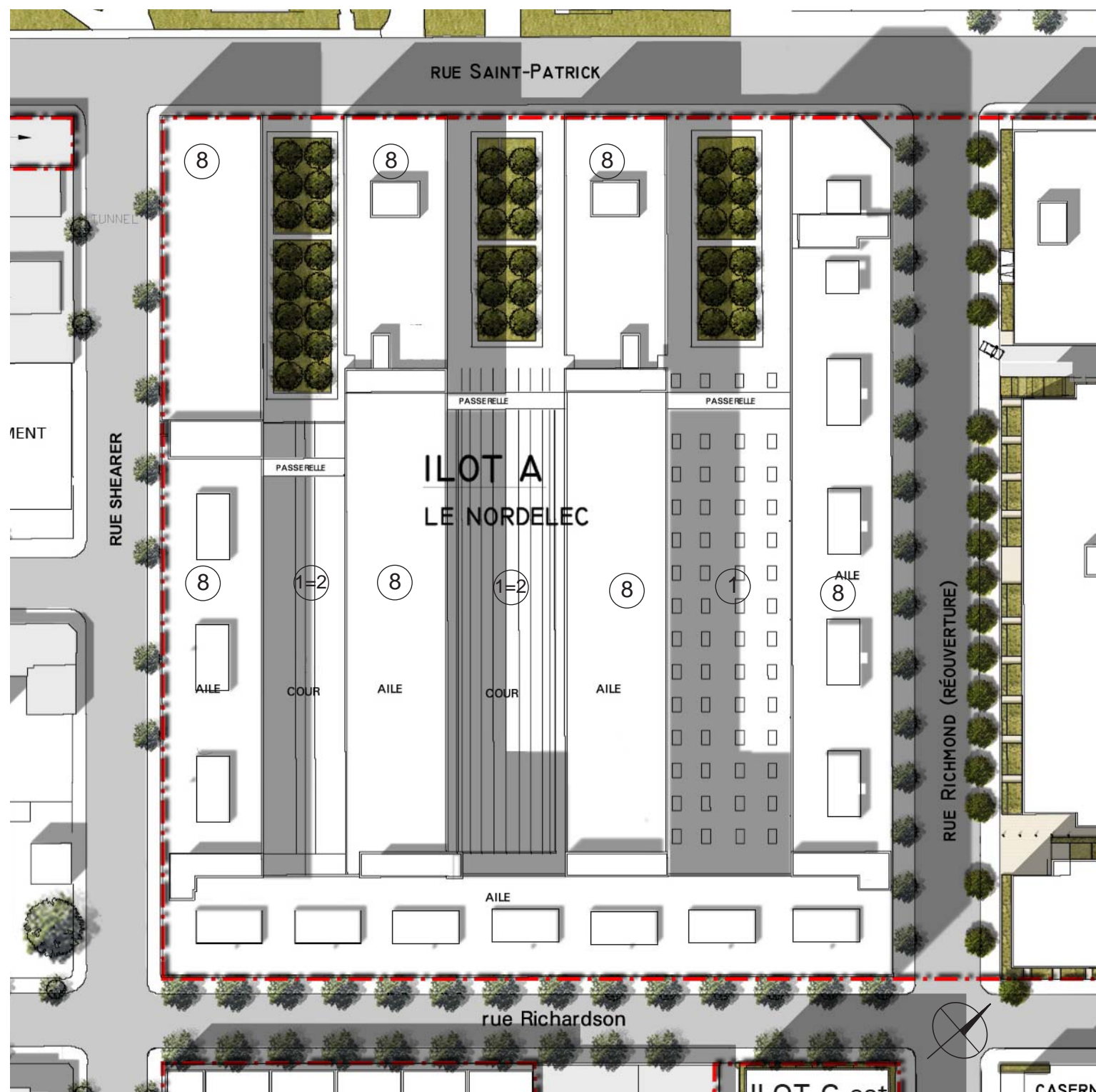
(5): Incluant 4 niveaux hors-sol de stationnement pour bureau et habitation (19 908 m.c.)

(6): Incluant 16 cases extérieures pour visiteurs (habitation)

(7): Programme de développement préliminaire

(8): Offre supplémentaire en stationnement pour le Nordelec (ratio global commerce/bureau = 1 case/115 m.c.)

2006-06-05



## Développement d'une vocation mixte pour le Nordelec

- ▶ Aménagement de 751 places de stationnement pour bureau, commerce et habitation; un niveau en sous-sol de stationnement et quatre niveaux hors-sol dans la nouvelle aile nord-ouest sur la rue Saint-Patrick. Les stationnements se répartiront comme suit : 490 cases pour commerces/bureaux (1 case/128 mètres carrés) et 261 cases pour l'habitation (0,6 case /logement). Il est également envisagé le partage des stationnements dédiés pour commerces et bureaux avec les résidents de l'édifice Nordelec afin d'optimiser leur occupation en période diurne.
- ▶ Réaménagement complet du rez-de-chaussée comprenant un passage intérieur avec grande verrière liant l'entrée principale de la rue Richardson à une nouvelle entrée sur la rue Saint-Patrick.
- ▶ Aménagement d'espaces commerciaux au rez-de-chaussée de part et d'autre du passage intérieur afin d'offrir des services aux locataires et nouveaux résidents du Nordelec. De nouveaux espaces à bureaux disponibles pour location seront également aménagés.
- ▶ Réaménagement des quais de livraison en les intégrant à l'intérieur de l'immeuble au coin de Richmond et Saint-Patrick. L'accès aux stationnements commerciaux et résidentiels se fera sur la rue Shearer.
- ▶ Maintien des locaux d'entreprises du 2<sup>ième</sup> au 5<sup>ième</sup> étages. Le réaménagement de ces étages se poursuivra afin de répondre aux nouvelles normes et exigences des locataires.
- ▶ Reconversion des 3 étages supérieurs en habitation (6<sup>e</sup> au 8<sup>e</sup>) avec mezzanine donnant accès à des terrasses au 8<sup>ième</sup> étage. Toutes les entreprises occupant ces étages seront relocalisées dans l'immeuble (du rdc au 5<sup>ième</sup> étage).
- ▶ Trois ailes seront prolongées afin de compléter la figure architecturale de l'immeuble. Ces nouvelles ailes seront occupées par de l'habitation. En plus de masquer les murs aveugles visibles de la rue Saint-Patrick, ces ailes permettront de tirer partie des vues sur le canal de Lachine.
- ▶ Approximativement 455 logements de 670 à 1350 pieds carrés incluant des logements avec mezzanine et accès au toit.

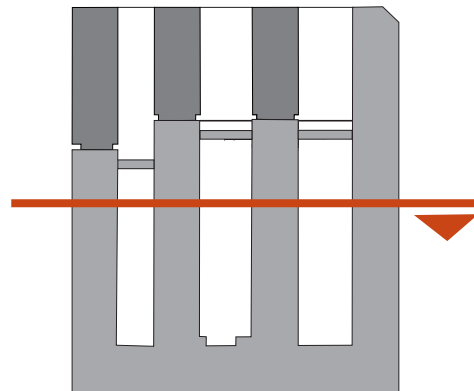


Photo historique de la cours A



Cours B: 21 mètres



Cour LeRoyer, Vieux-Montréal: 16 mètres

## COUPE TRANSVERSALE

ÉCHELLE 1:500

EXEMPLES DE POTENTIEL DE REDÉVELOPPEMENT POUR LES COURS

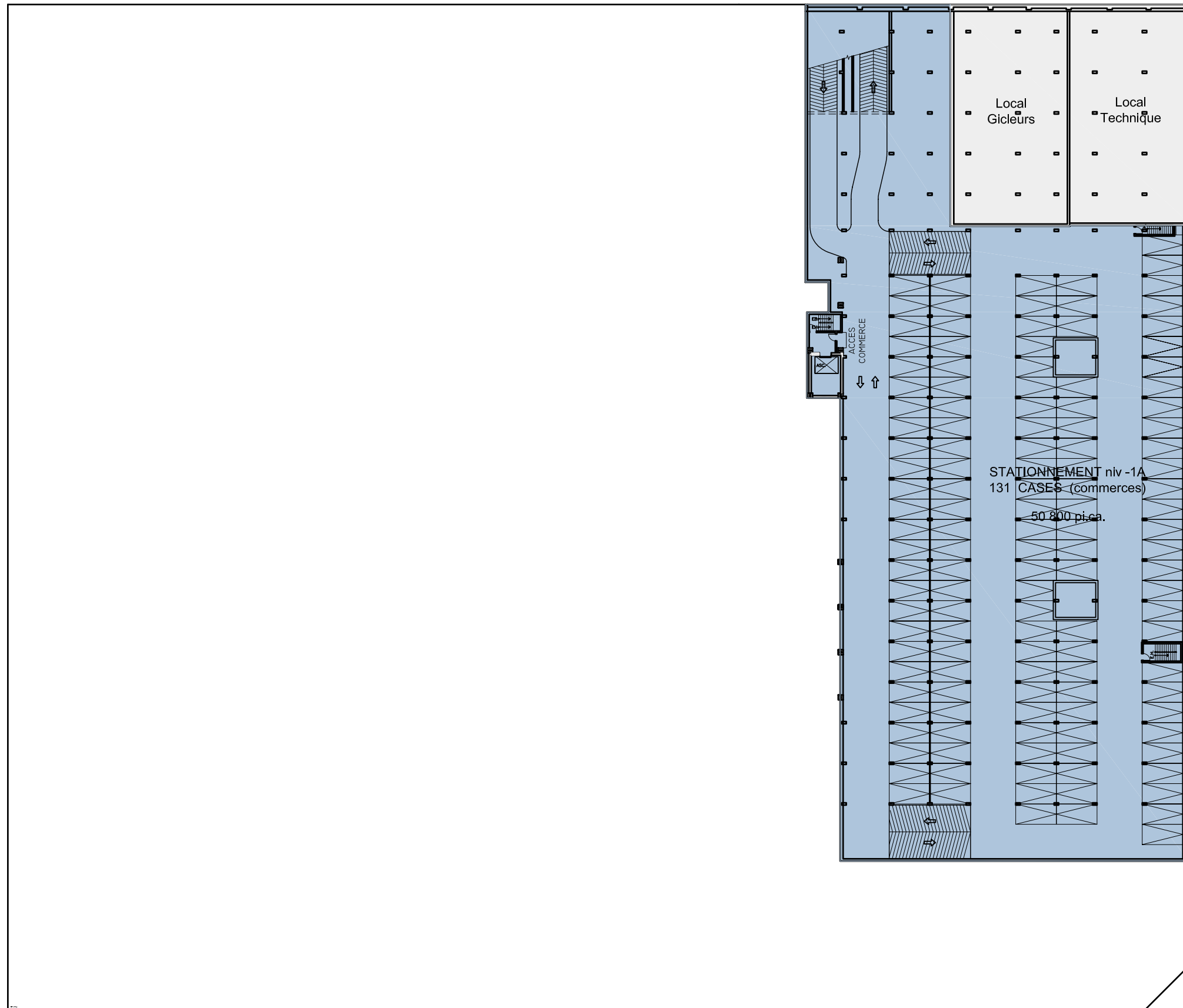


Covent garden, Londres, Angleterre



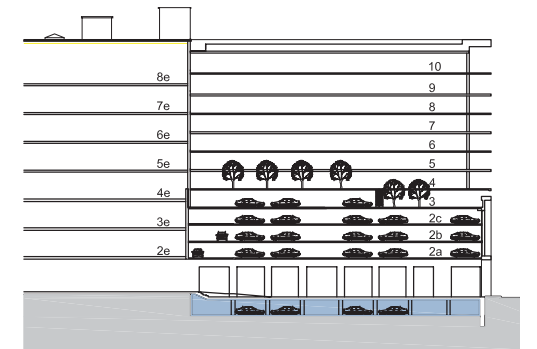
### LEGENDE

- HABITATION  
Partie neuve
- HABITATION  
Partie existante
- BUREAU
- COMMERCE
- STATIONNEMENT
- LOCAUX TECHNIQUES



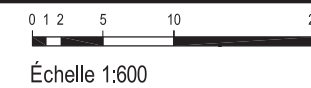
**SOUS-SOL**

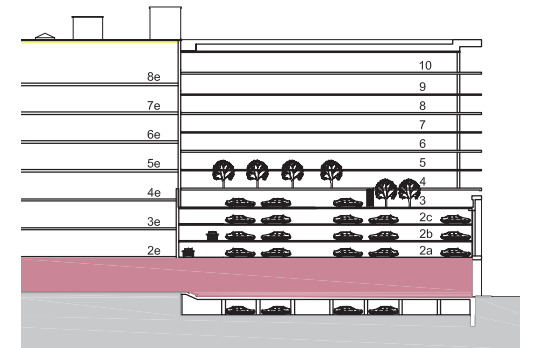
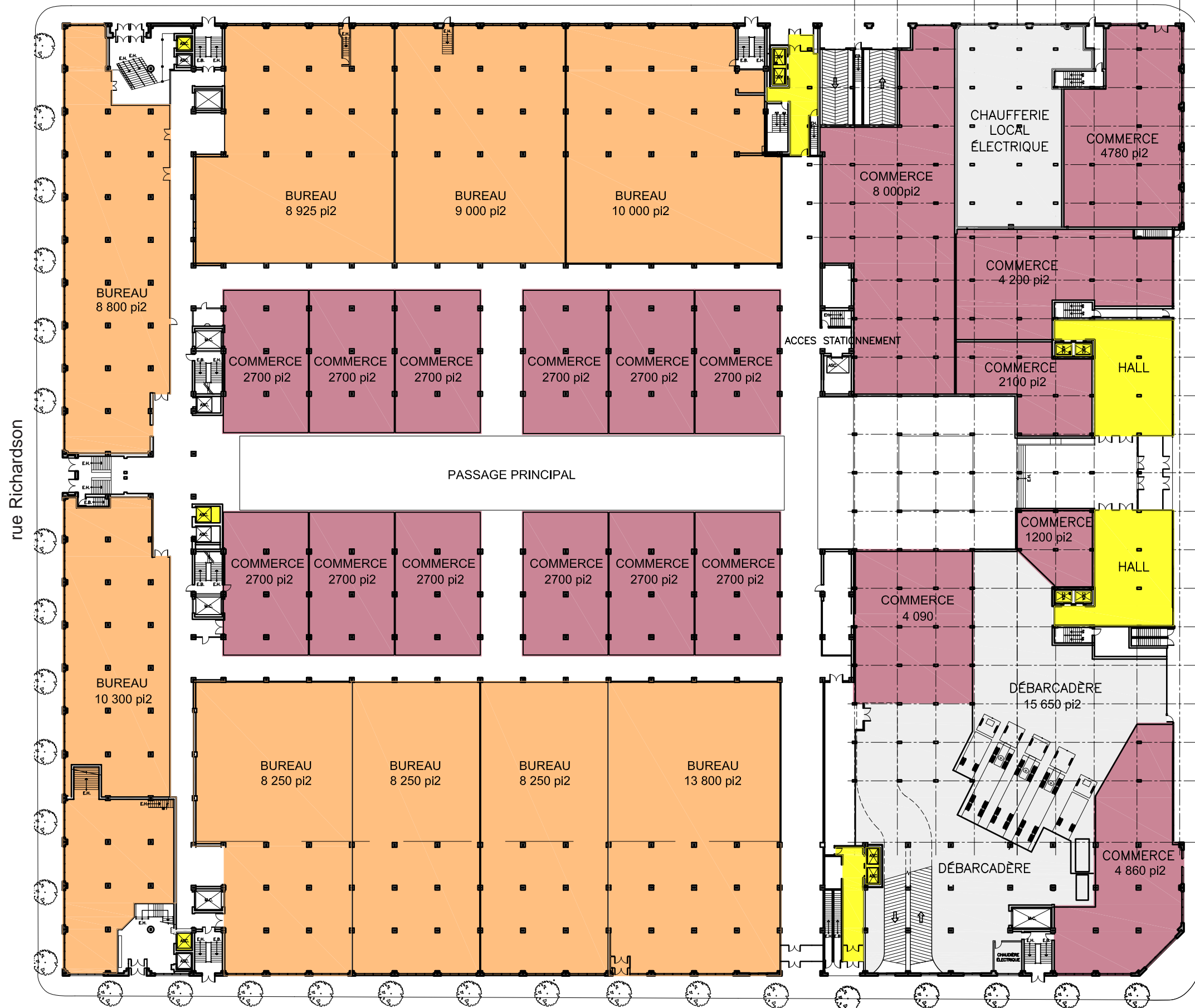
ÉCHELLE 1:600



**LEGENDE**

- HABITATION  
Partie neuve
- HABITATION  
Partie existante
- BUREAU
- COMMERCE
- STATIONNEMENT
- LOCAUX TECHNIQUES





rue Richardson

rue St-Patrick

rue Richmond

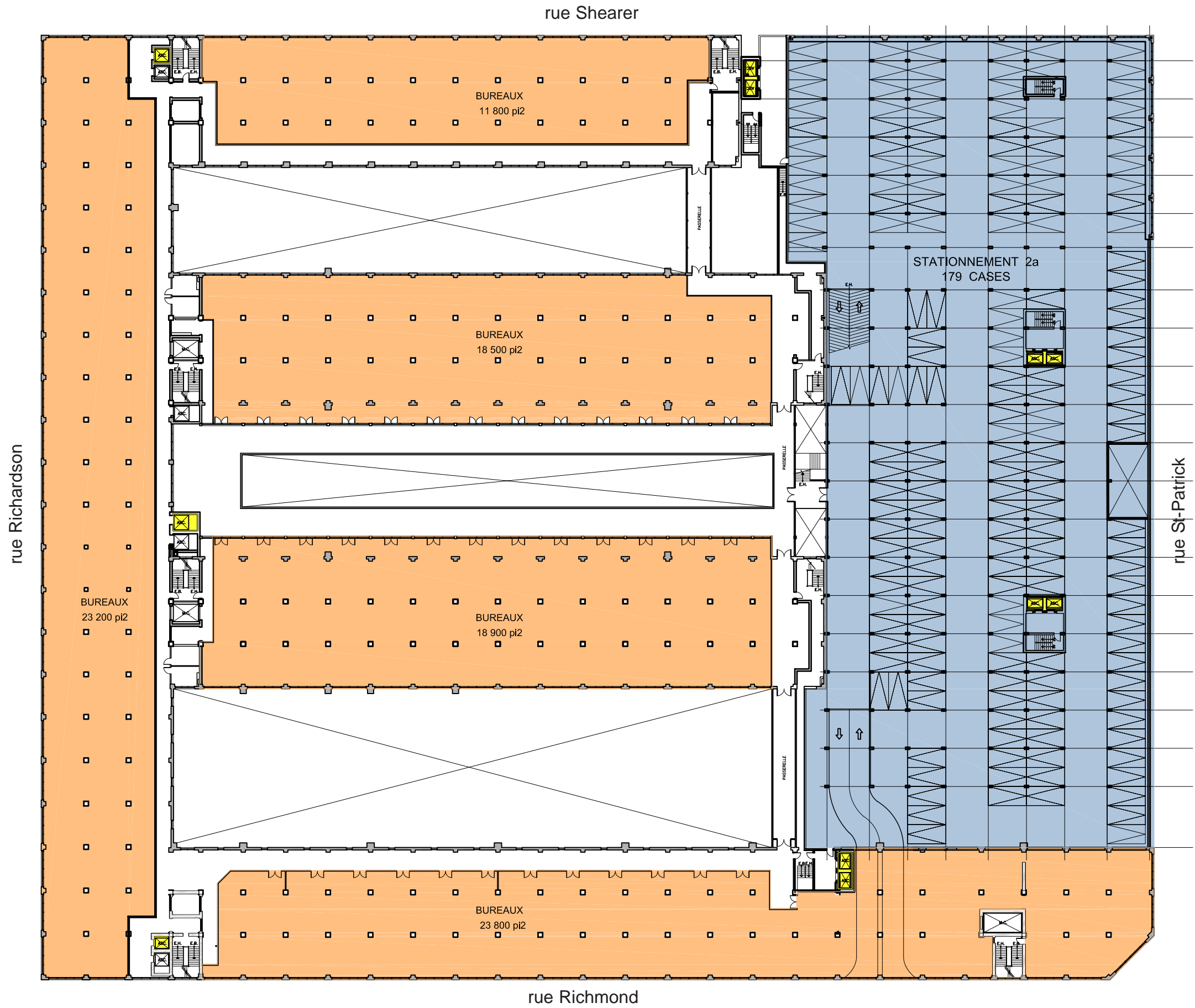


LEGENDE

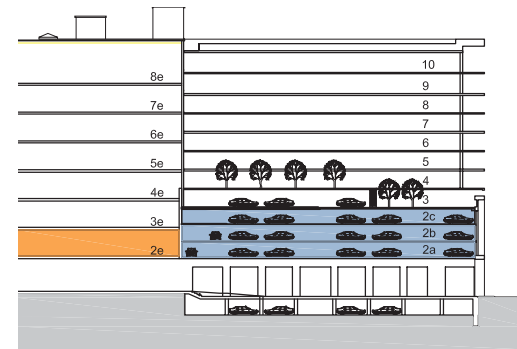
- HABITATION  
Partie neuve
- HABITATION  
Partie existante
- BUREAU
- COMMERCE
- STATIONNEMENT
- LOCAUX TECHNIQUES







NIVEAU 2 Bâtiment existant  
 NIVEAU 2A Nouvelle construction  
 ÉCHELLE 1:600



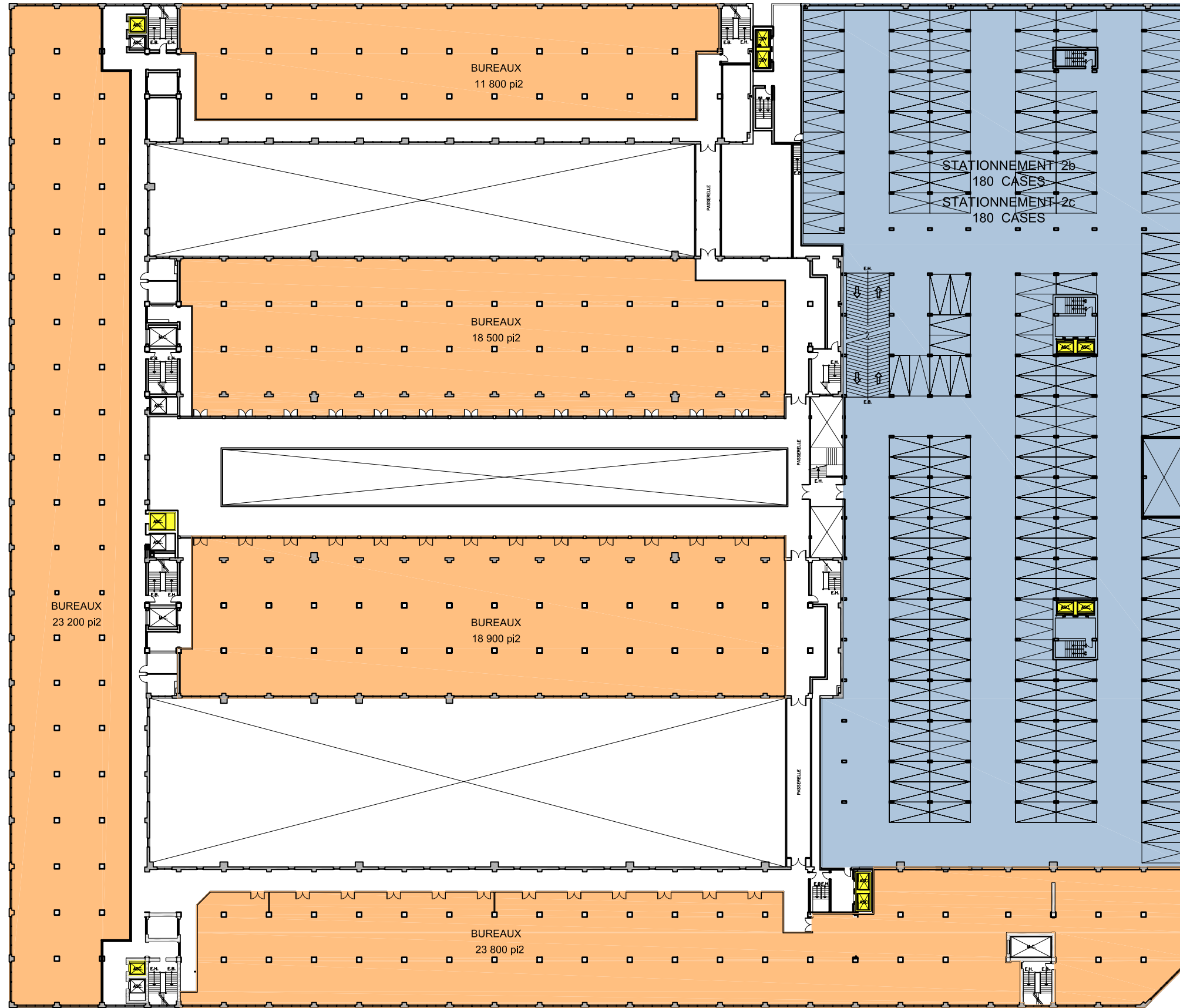
- LEGENDE**
- HABITATION  
Partie neuve
  - HABITATION  
Partie existante
  - BUREAU
  - COMMERCE
  - STATIONNEMENT
  - LOCAUX TECHNIQUES

rue Shearer

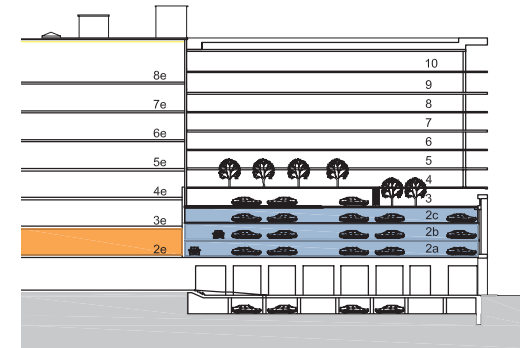
rue Richardson

rue St-Patrick

rue Richmond



NIVEAU 2 Bâtiment existant  
 NIVEAU 2B-C Nouvelle construction  
 ÉCHELLE 1:600



LEGENDE

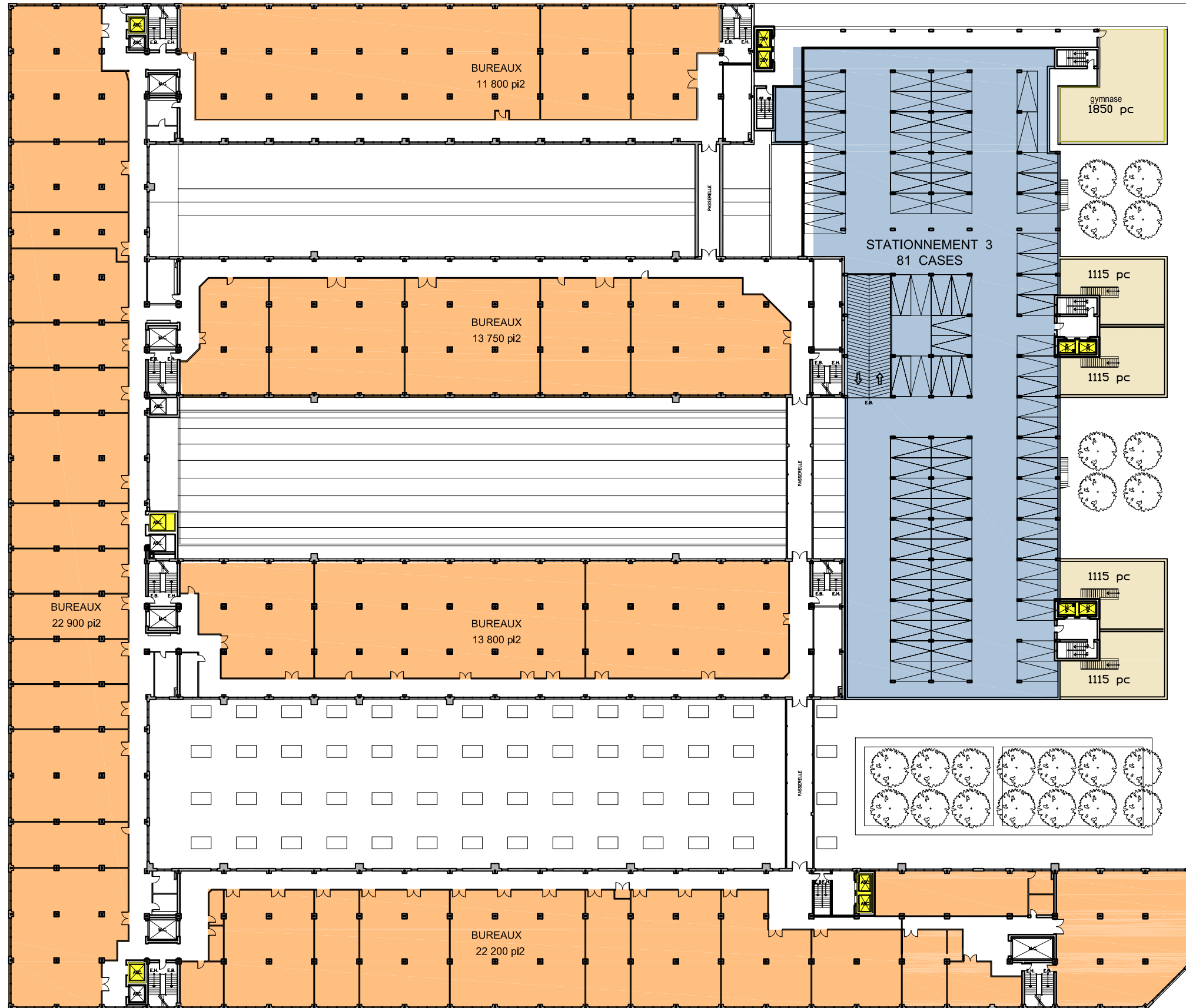
- HABITATION  
Partie neuve
- HABITATION  
Partie existante
- BUREAU
- COMMERCE
- STATIONNEMENT
- LOCAUX TECHNIQUES

rue Shearer

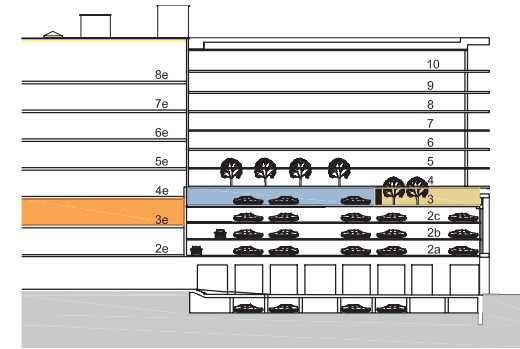
rue Richardson

rue St-Patrick

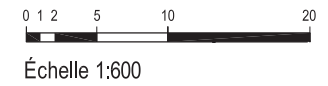
rue Richmond



NIVEAU 3 Bâtiment existant  
 NIVEAU 3 Nouvelle construction  
 ÉCHELLE 1:600

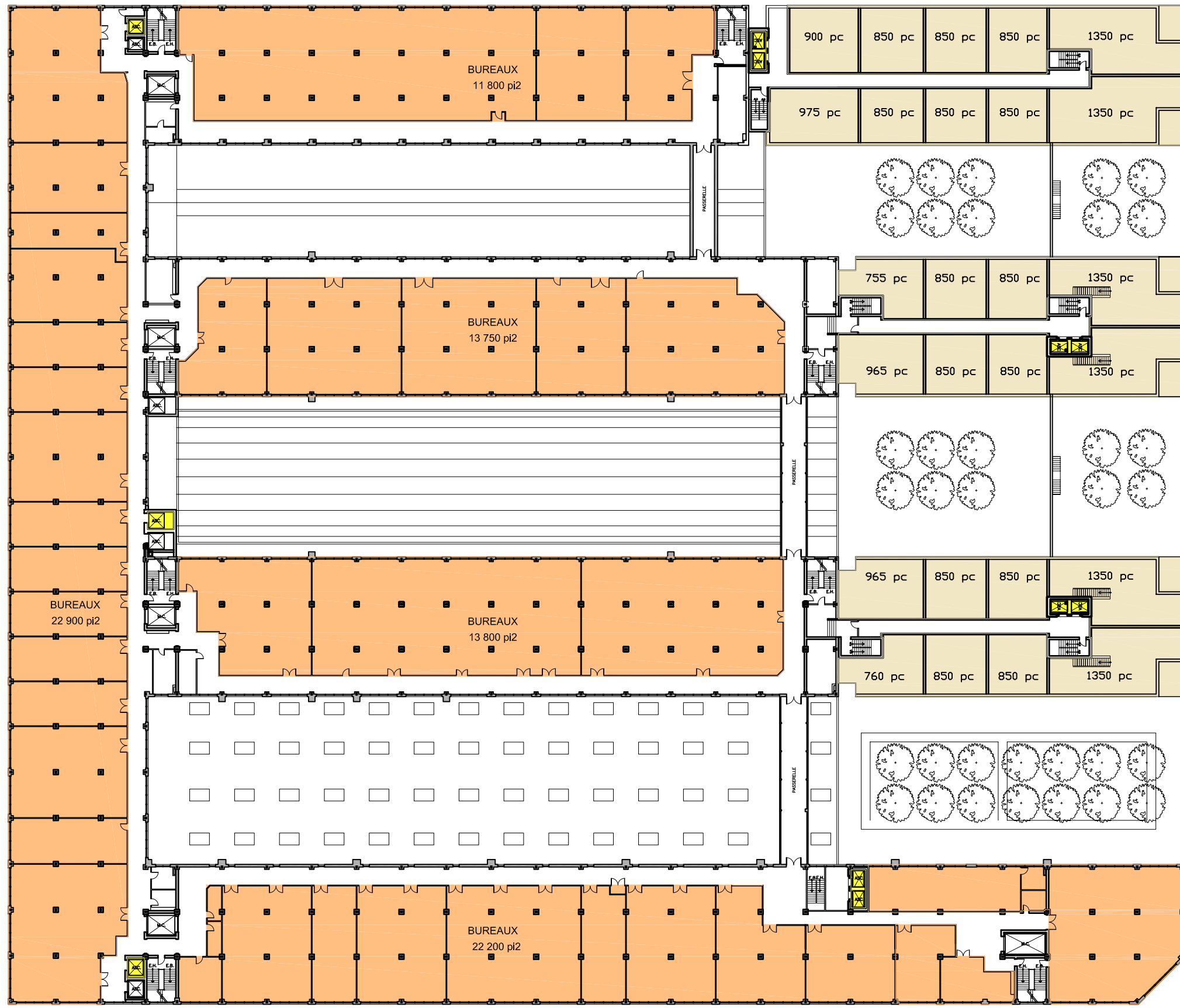


- LEGENDE**
- HABITATION  
Partie neuve
  - HABITATION  
Partie existante
  - BUREAU
  - COMMERCE
  - STATIONNEMENT
  - LOCAUX TECHNIQUES



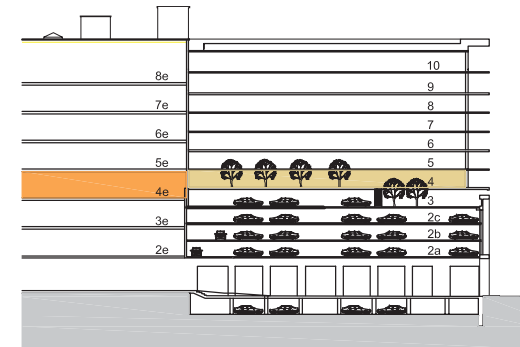
rue Shearer

rue Richardson



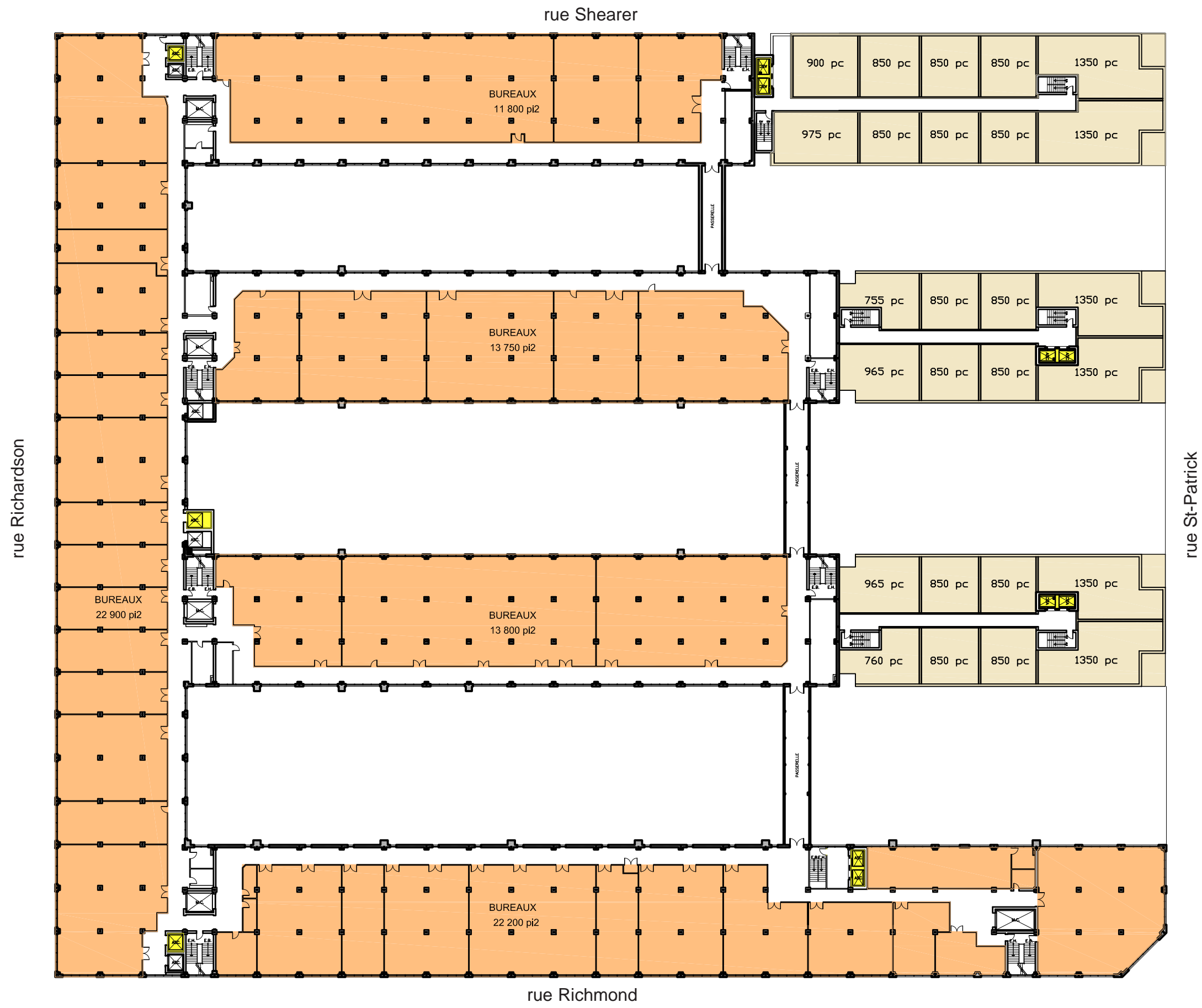
rue Richmond

NIVEAU 4 Bâtiment existant  
 NIVEAU 4 Nouvelle construction  
 ÉCHELLE 1:600

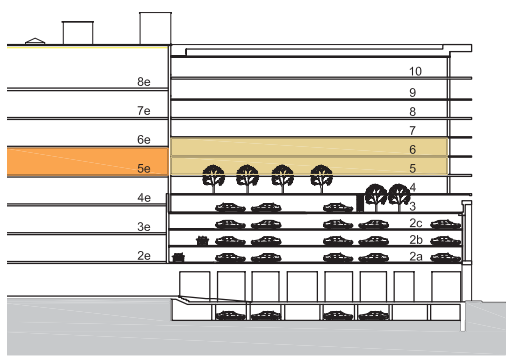


LEGENDE

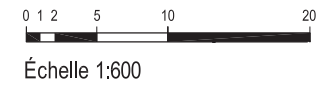
- HABITATION  
Partie neuve
- HABITATION  
Partie existante
- BUREAU
- COMMERCE
- STATIONNEMENT
- LOCAUX TECHNIQUES



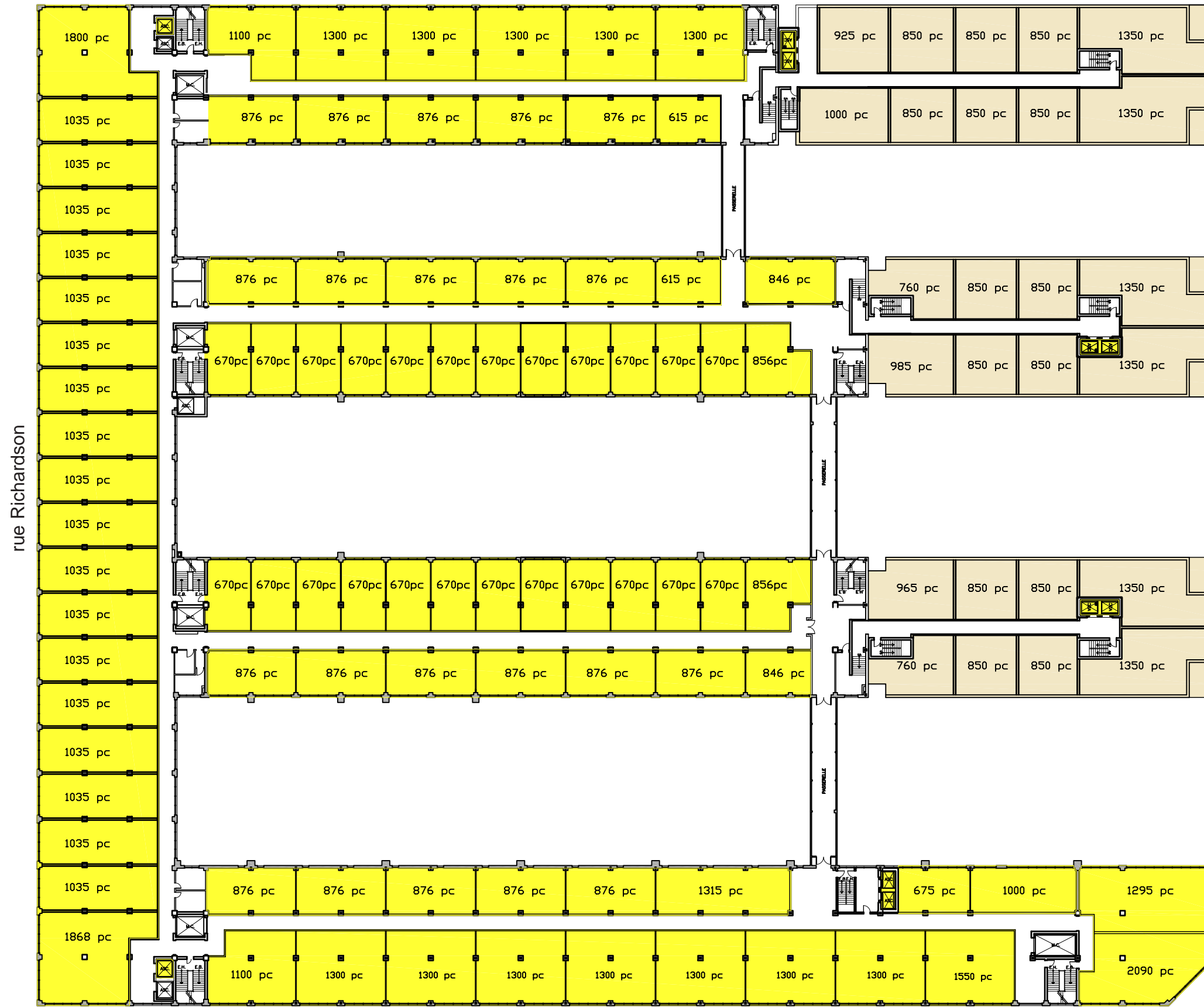
NIVEAU 5 Bâtiment existant  
 NIVEAU 5 - 6 Nouvelle construction  
 ÉCHELLE 1:600



- LEGENDE**
- HABITATION  
Partie neuve
  - HABITATION  
Partie existante
  - BUREAU
  - COMMERCE
  - STATIONNEMENT
  - LOCAUX TECHNIQUES

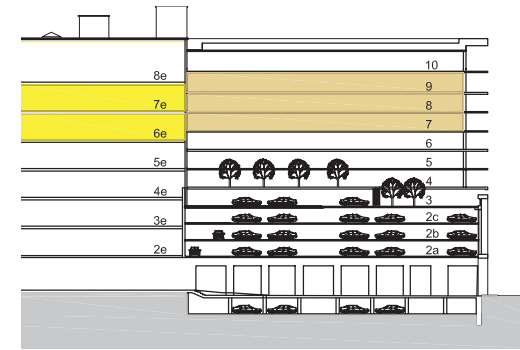


rue Shearer



rue Richmond

NIVEAU 6 - 7 Bâtiment existant  
 NIVEAU 7 - 9 Nouvelle construction  
 ÉCHELLE 1:600



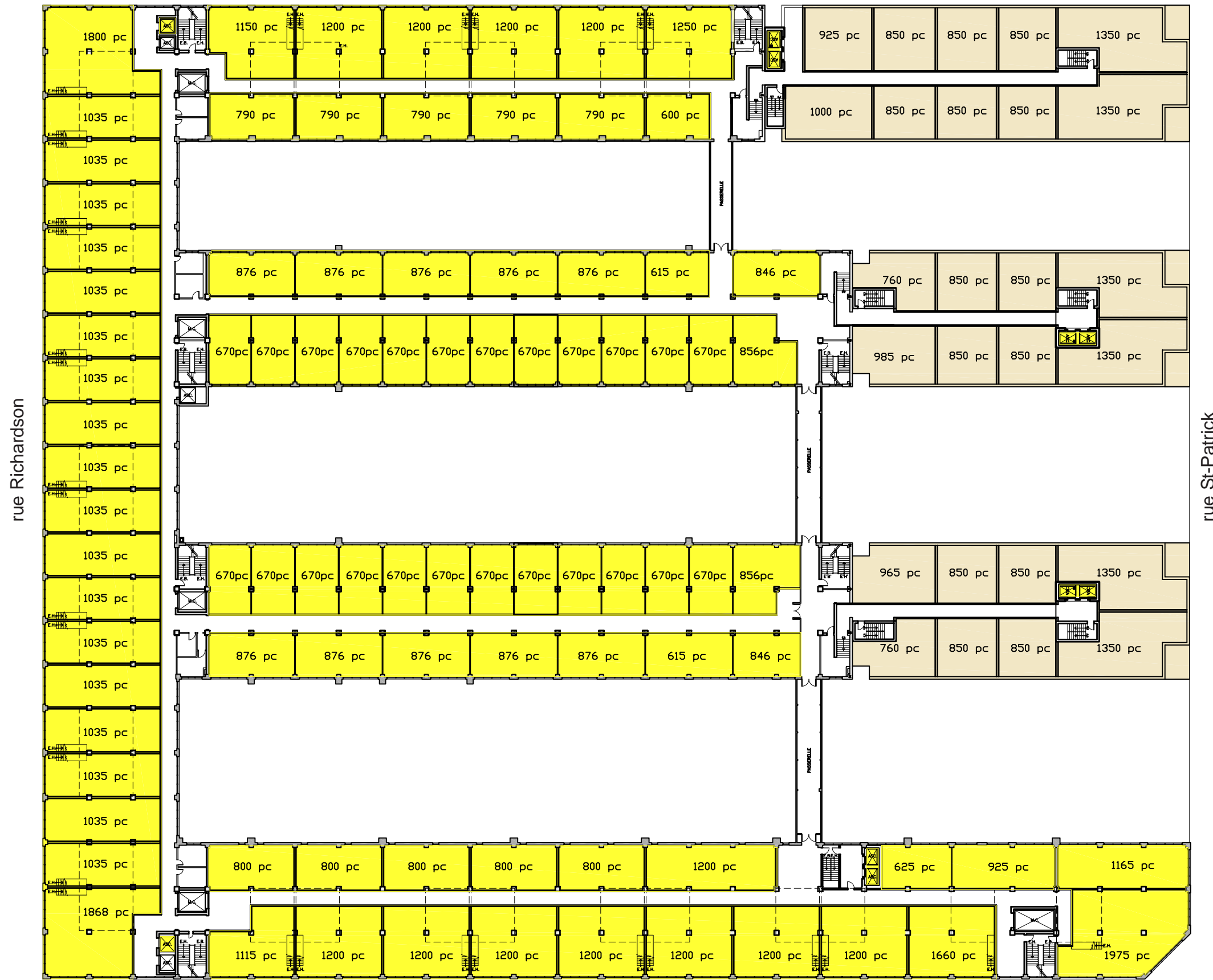
rue St-Patrick



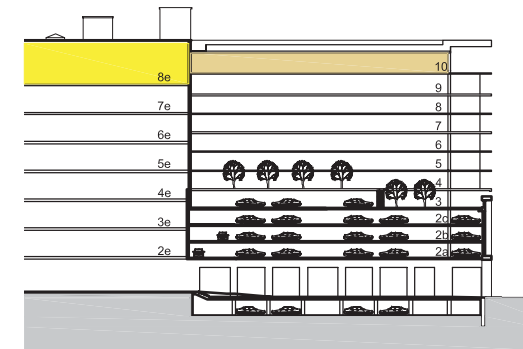
LEGENDE

- HABITATION  
Partie neuve
- HABITATION  
Partie existante
- BUREAU
- COMMERCE
- STATIONNEMENT
- LOCAUX TECHNIQUES

rue Shearer



NIVEAU 8 Bâtiment existant  
 NIVEAU 10 Nouvelle construction  
 ÉCHELLE 1:600



- LEGENDE**
- HABITATION  
Partie neuve
  - HABITATION  
Partie existante
  - BUREAU
  - COMMERCE
  - STATIONNEMENT
  - LOCAUX TECHNIQUES

rue Richmond

rue Shearer



NIVEAU MEZZ. Bâtiment existant  
 NIVEAU TOIT Nouvelle construction  
 ÉCHELLE 1:600

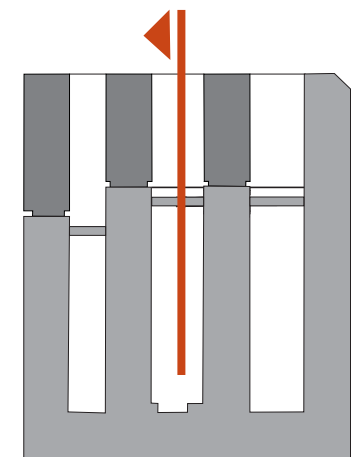
**LEGENDE**

- HABITATION  
Partie neuve
- HABITATION  
Partie existante
- BUREAU
- COMMERCE
- STATIONNEMENT
- LOCAUX TECHNIQUES



rue Richmond





Exemple de stationnement intérieur intégré à un immeuble commercial et résidentiel, à Chicago.

LEGENDE

- HABITATION  
Partie neuve
- HABITATION  
Partie existante
- BUREAU
- COMMERCE
- STATIONNEMENT
- LOCAUX TECHNIQUES



Échelle 1:500



Échelle 1:500

# Perspective



Vue de la rue Saint-Patrick vers l'Est

# Îlot B

PLAN D'IMPLANTATION ILOT B  
ÉCHELLE 1:1000



Les immeubles de 8 étages sont conformes à la réglementation prévue pour ce secteur. Ils ont un gabarit inférieur à celui de la Redpath, de sorte que la prédominance de l'édifice du Nordelec dans le paysage urbain est préservée. Les immeubles sont modulés aux étages supérieurs et sur les façades afin d'apporter une certaine diversité dans les gabarits et dans les plans de façades sur chacune des rues. Des balcons en loggia, des courettes de plain-pied et la grande cour commune offrent une multitude de contacts avec l'extérieur favorisant les échanges entre les résidents et les promeneurs. Le projet prévoit deux niveaux de stationnement en sous-sol (810 cases) afin de desservir l'habitation et les commerces prévus sur la rue Saint-Patrick.

L'implantation des immeubles forme un périmètre appuyant l'encadrement de la rue Richmond et de Montmorency. Cette dernière deviendra un lien privilégié entre le canal et la rue Centre. Cet axe permettra de capter la clientèle de passage du canal vers le parc Joe Beef et vers les activités commerciales de la rue Centre. À terme, il est souhaitable d'étendre la vocation mixte vers l'îlot situé à l'est de la rue de Montmorency. À court et moyen terme, le maintien des activités sur cet îlot nous semble peu problématique. La cohabitation est acceptable compte tenu de l'implantation des bâtiments avec leurs façades opaques, leur bon état d'entretien et le peu de nuisances. La cour de camionnage est en effet située du côté de la rue Condé vers le secteur industriel plus à l'est.

Du côté de la rue Richardson, l'immeuble proposé permet de mieux encadrer le parc Joe Beef ainsi que poursuivre plus à l'est le caractère résidentiel de cette rue. De multiples passages entre les immeubles favorisent l'accès à la cour semi-publique et offrent des percées visuelles vers la cour et sur la paroi du Nordelec.

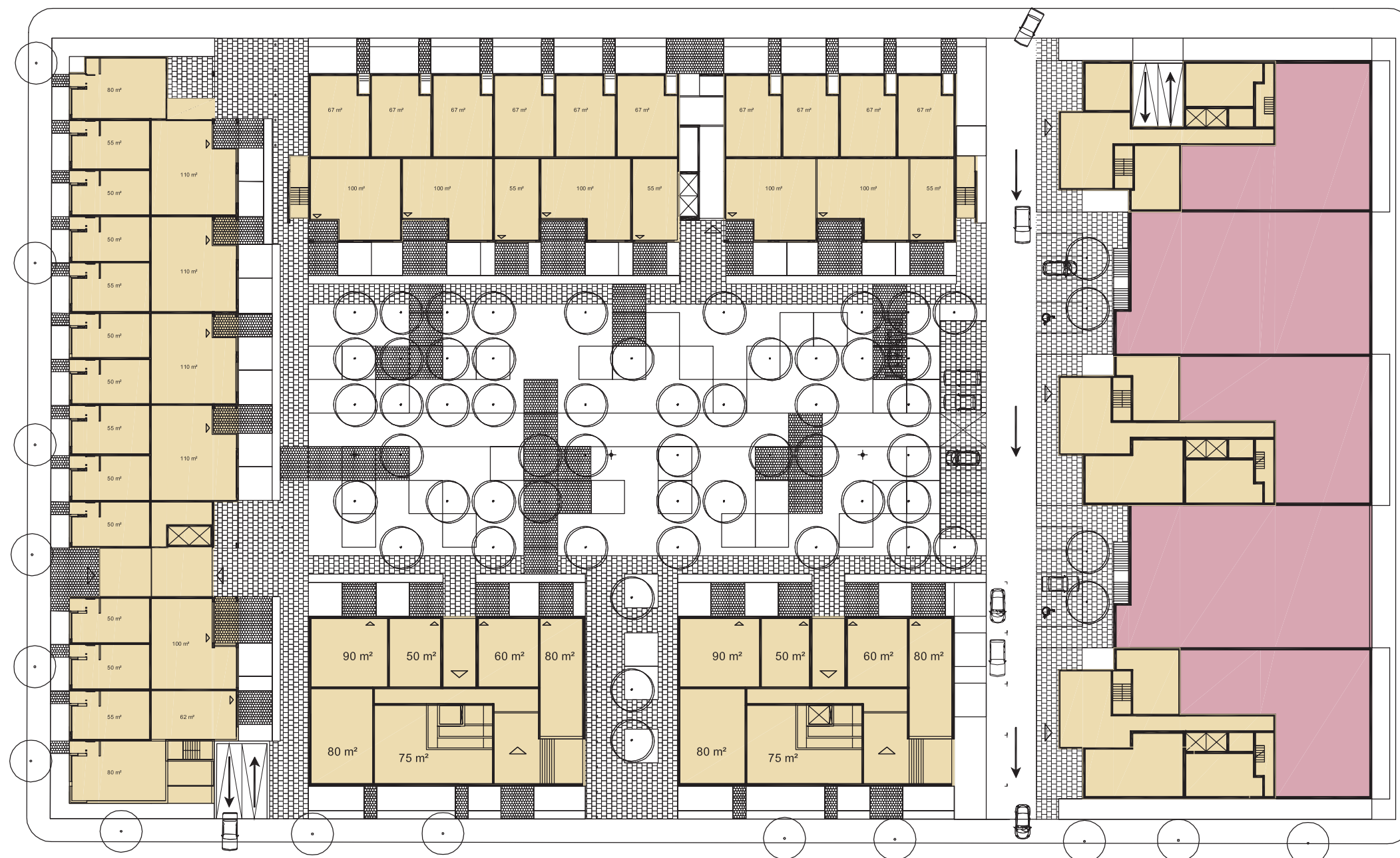
Trois immeubles d'habitation de 8 étages surplombant un rez-de-chaussée commercial sont orientés perpendiculairement à la rue Saint-Patrick. Cette orientation permet de maximiser le nombre de logements offrant des vues sur les toits paysagés ainsi que sur la cour intérieure. Les entrées des immeubles d'habitation sont orientées vers la cour, puisqu'une occupation commerciale est privilégiée sur la rue Saint-Patrick avec ses entrées distinctes.

RUE RICHMOND

RUE RICHARDSON

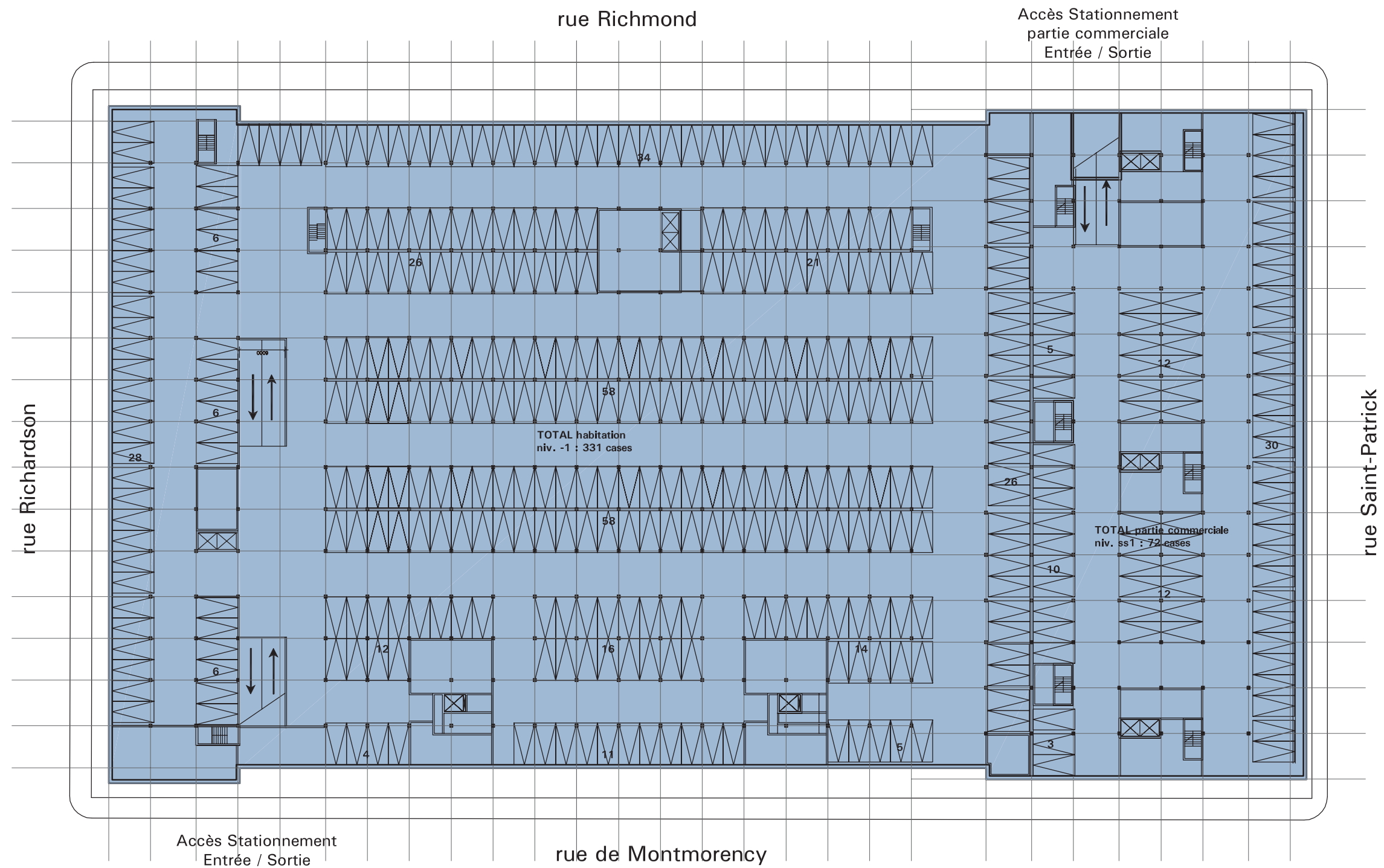
RUE ST-PATRICK

RUE DE MONTMORENCY

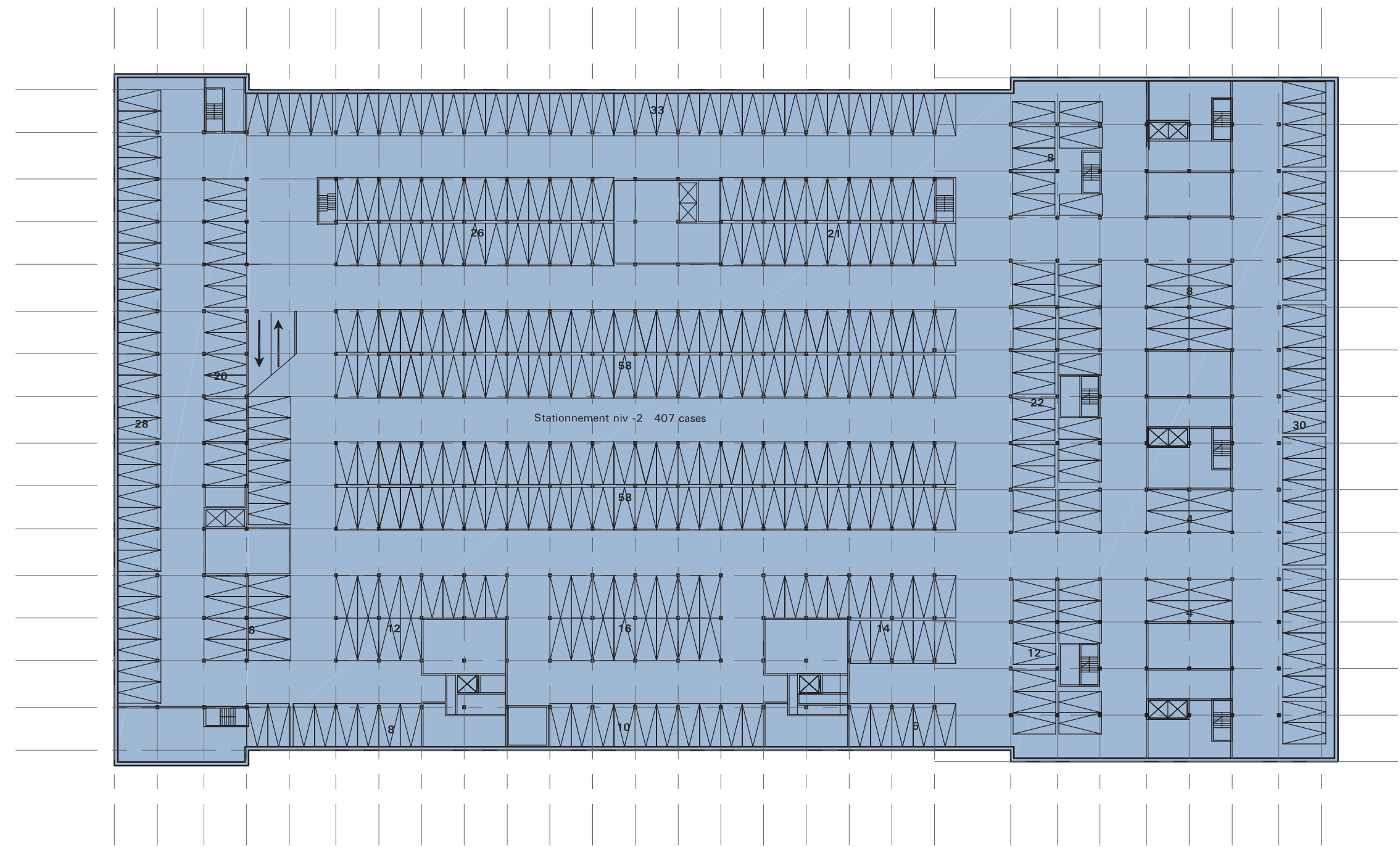


**LEGENDE**

- HABITATION  
Partie neuve
- HABITATION  
Partie existante
- BUREAU
- COMMERCE
- STATIONNEMENT
- LOCAUX TECHNIQUES



- LEGENDE**
- HABITATION  
Partie neuve
  - HABITATION  
Partie existante
  - BUREAU
  - COMMERCE
  - STATIONNEMENT
  - LOCAUX TECHNIQUES



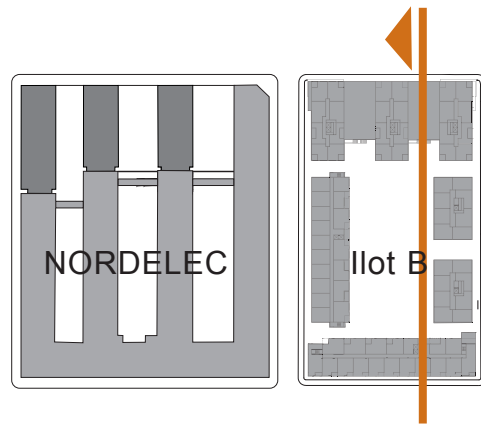
- LEGENDE**
- HABITATION  
Partie neuve
  - HABITATION  
Partie existante
  - BUREAU
  - COMMERCE
  - STATIONNEMENT
  - LOCAUX TECHNIQUES

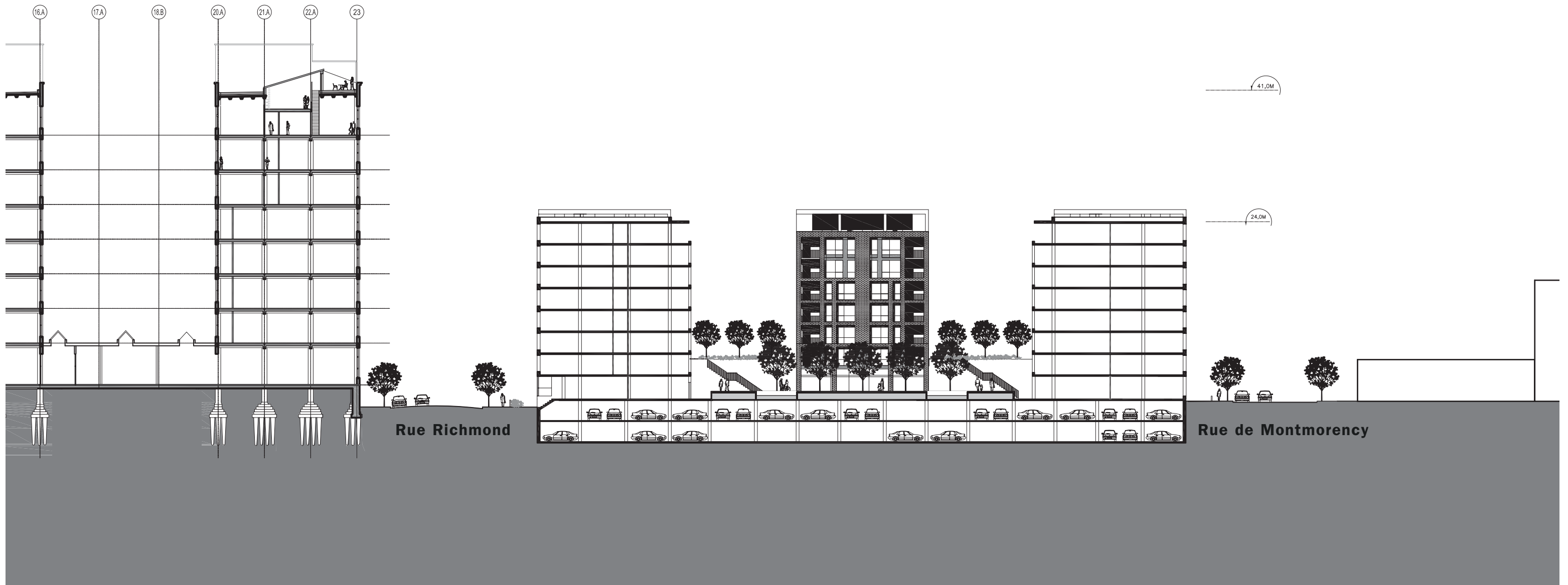
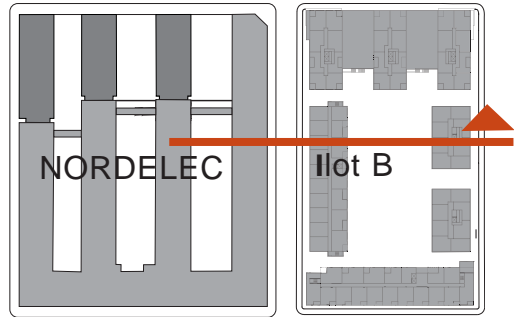




LEGENDE

- HABITATION  
Partie neuve
- HABITATION  
Partie existante
- BUREAU
- COMMERCE
- STATIONNEMENT
- LOCAUX TECHNIQUES





# Perspective



Vue de la cour intérieure de l'îlot B

# Perspective

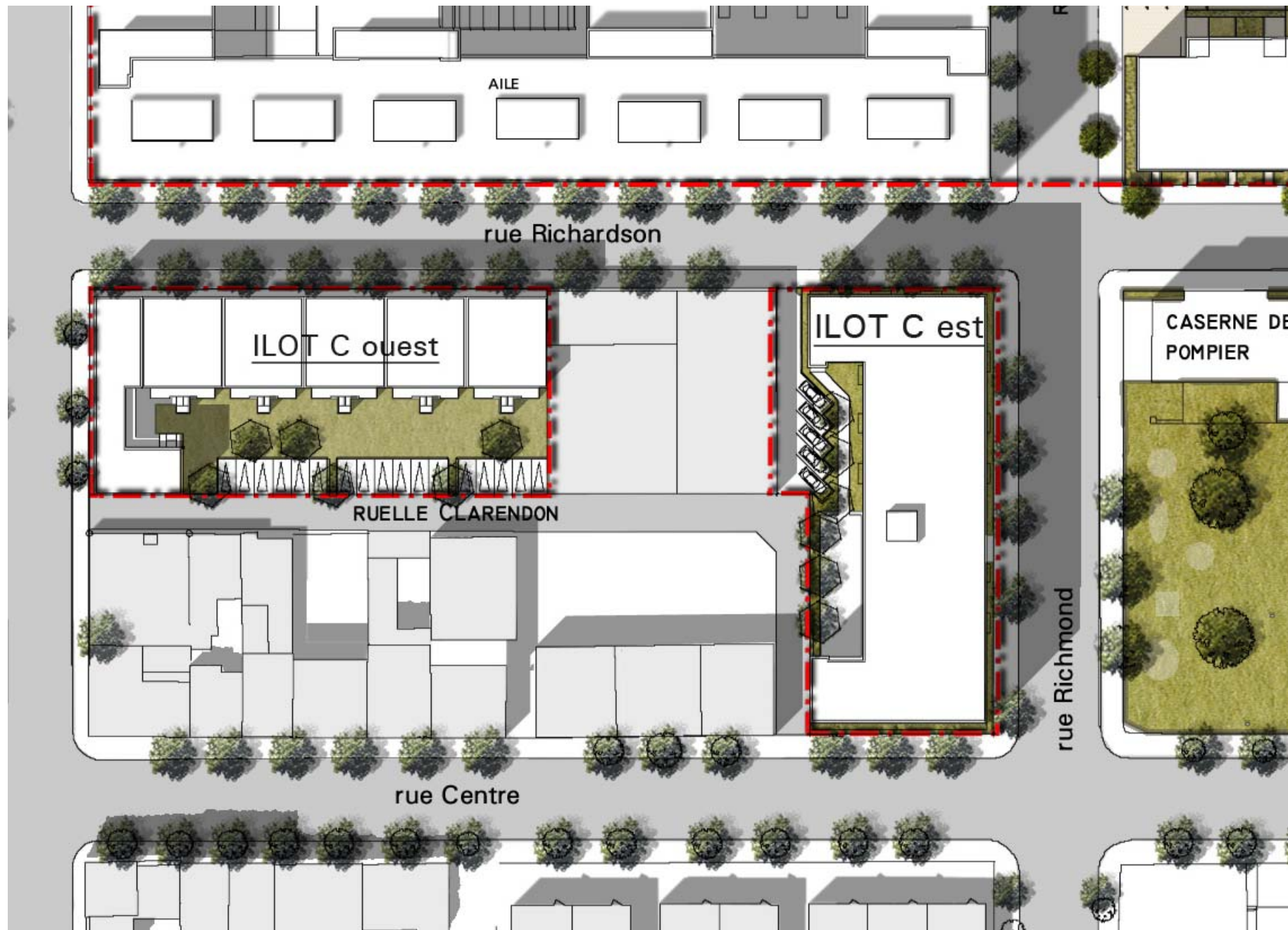


Vue de la rue Saint-Patrick vers l'Ouest

# Perspective



# Îlot C

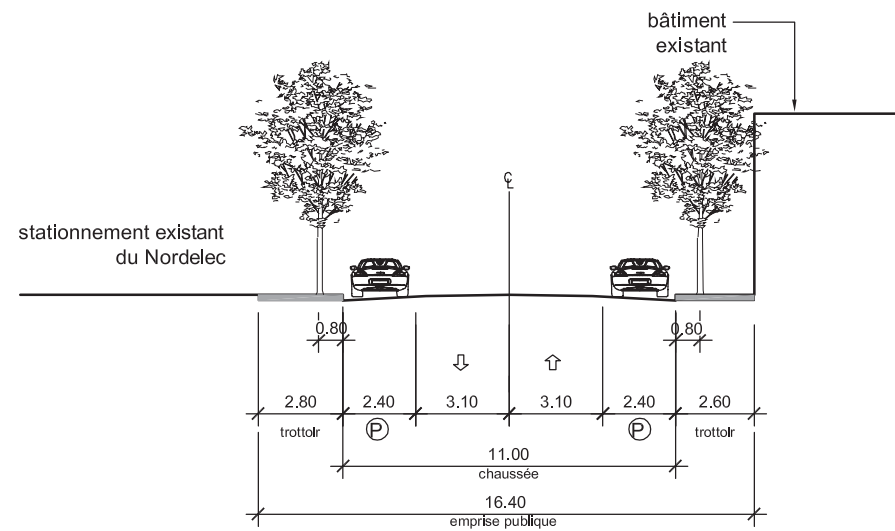


Cet îlot fera place à un projet d'habitations à vocation communautaire et sociale. Des rencontres avec les intervenants du milieu permettront de définir le programme du projet selon les besoins identifiés du milieu et les budgets disponibles pour leur réalisation. Sans être définitif, le programme suivant a été retenu pour l'îlot C. Sur le lot donnant sur le parc Joe Beef, il est proposé un bâtiment d'habitation principalement pour personnes âgées. Ce projet prévoit près de 130 unités de logement ainsi que des services communautaires au rez-de-chaussée et du stationnement extérieur.

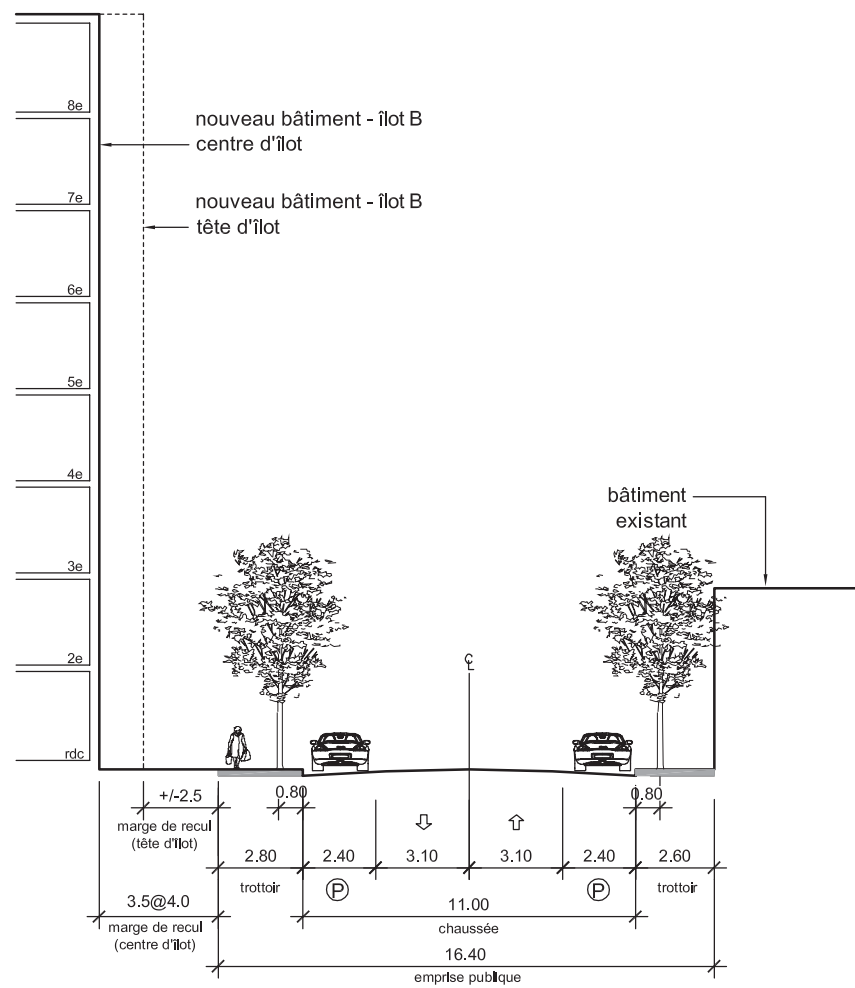
Sur le lot donnant sur Richardson, il est prévu des bâtiments de type Plex de 3 étages pour approximativement 39 unités de logement familiaux, variant de 2 à 4 chambres à coucher, avec cour paysagée et stationnement extérieur.

# Aménagement du domaine public

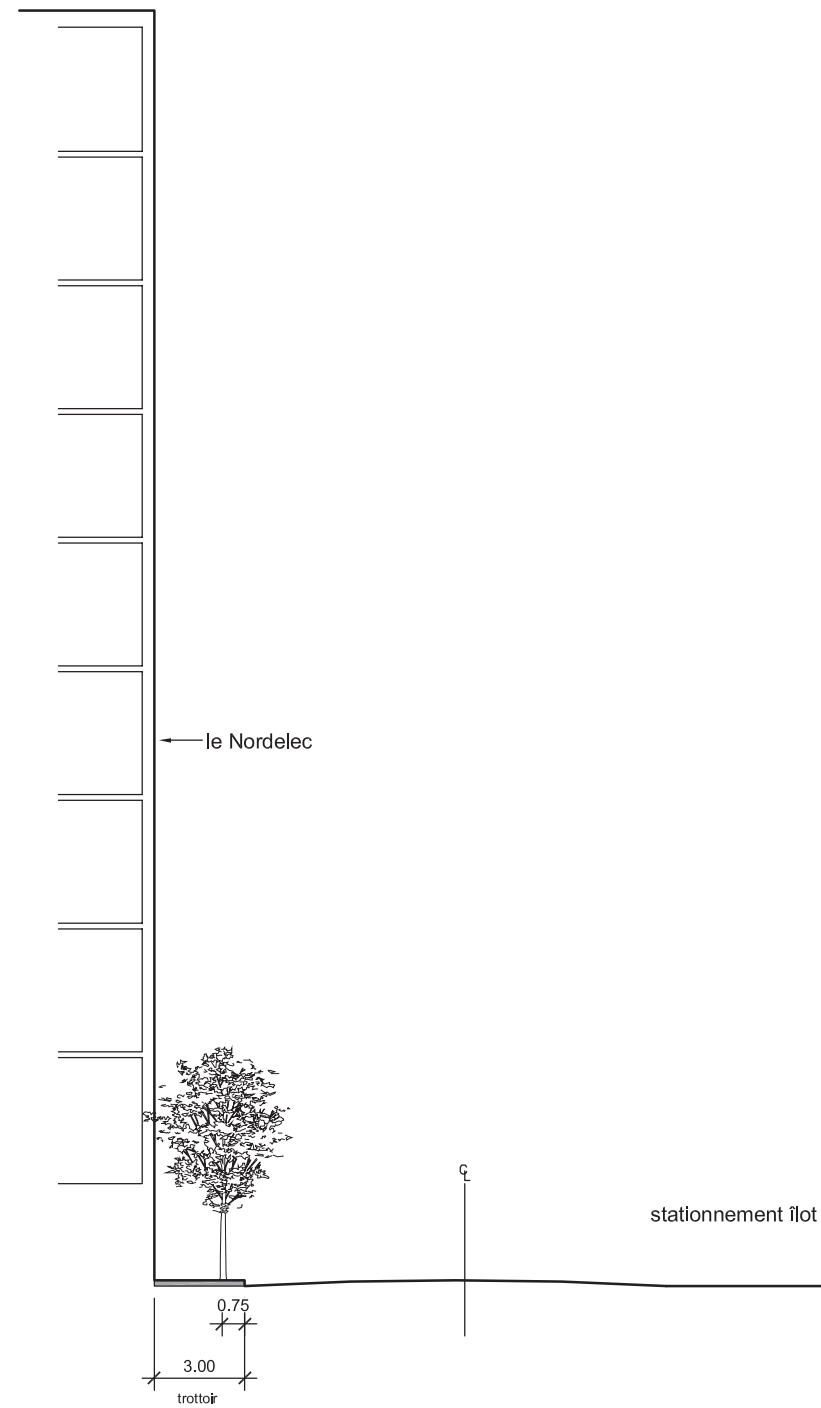
ÉCHELLE 1:250



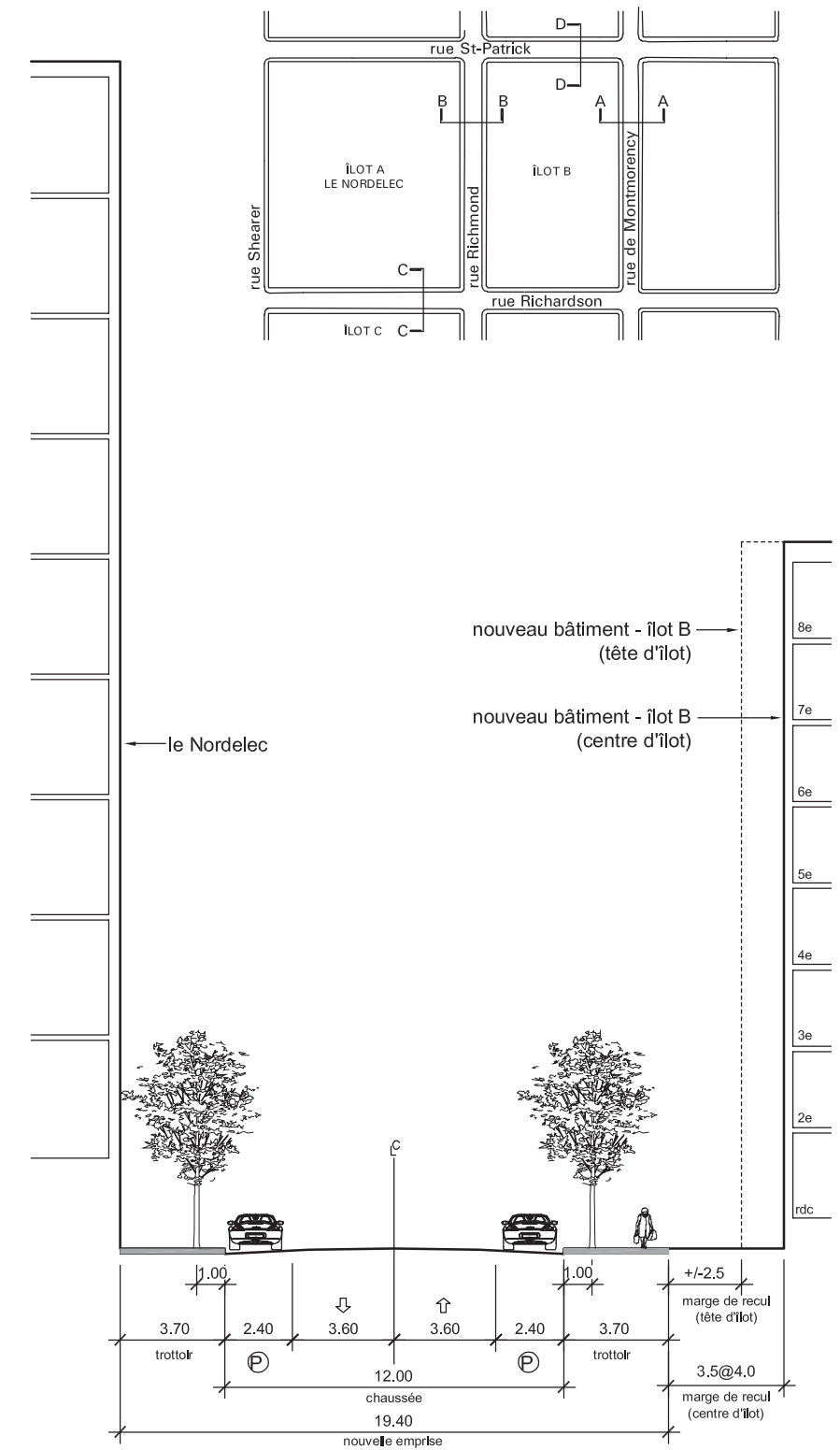
A - Rue Montmorency existante



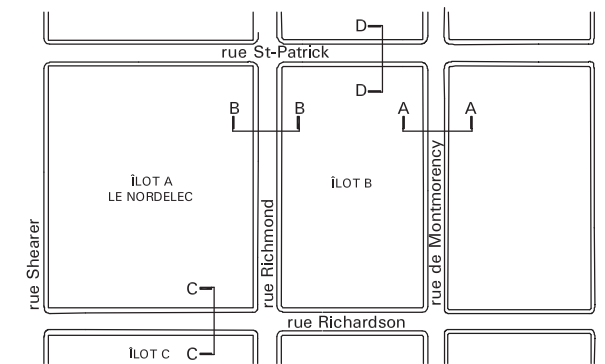
A - Rue Montmorency proposée



B - Rue Richmond existante



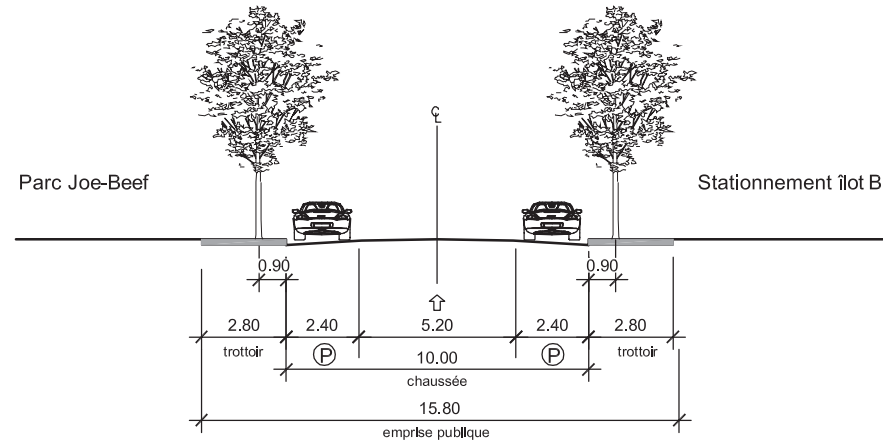
B - Rue Richmond proposée



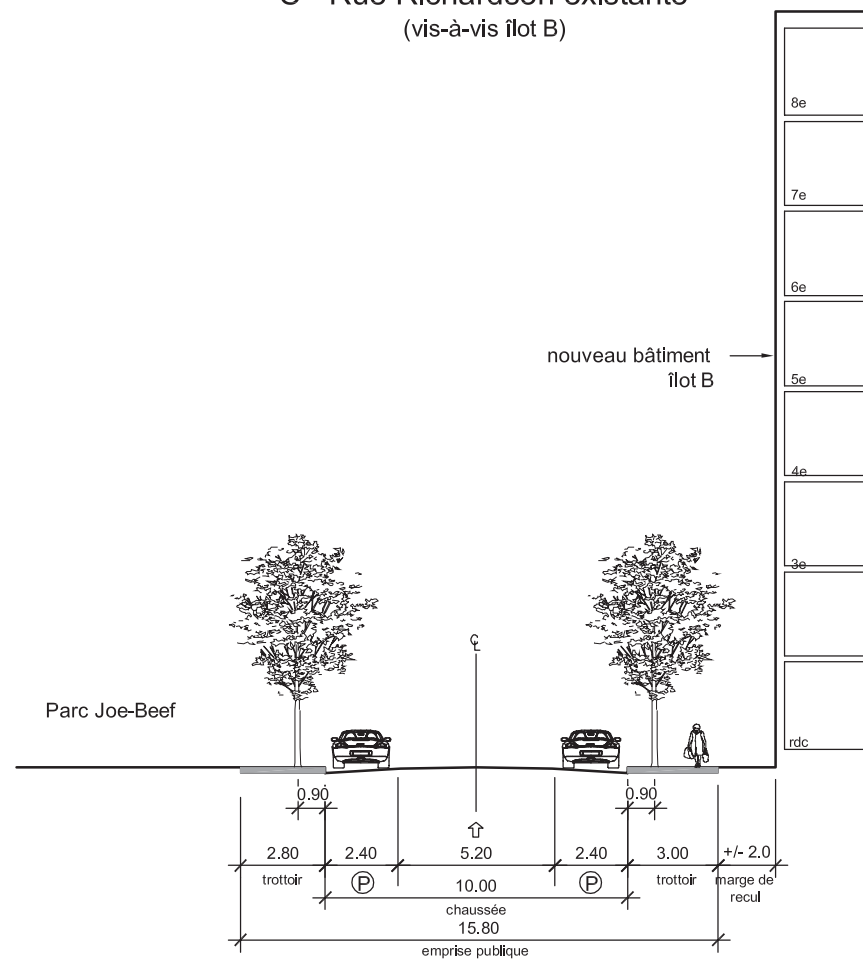


# Aménagement du domaine public

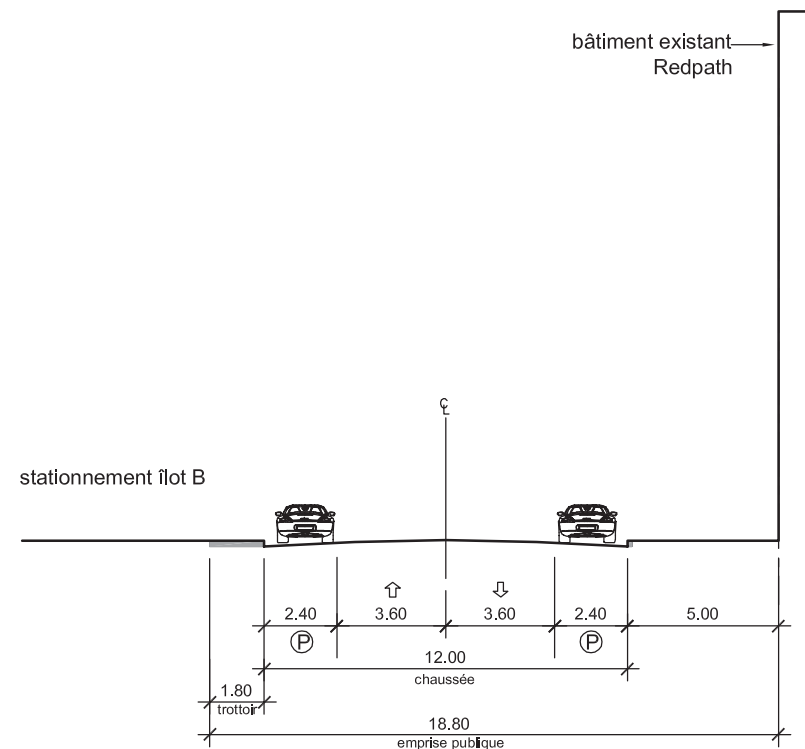
ÉCHELLE 1:250



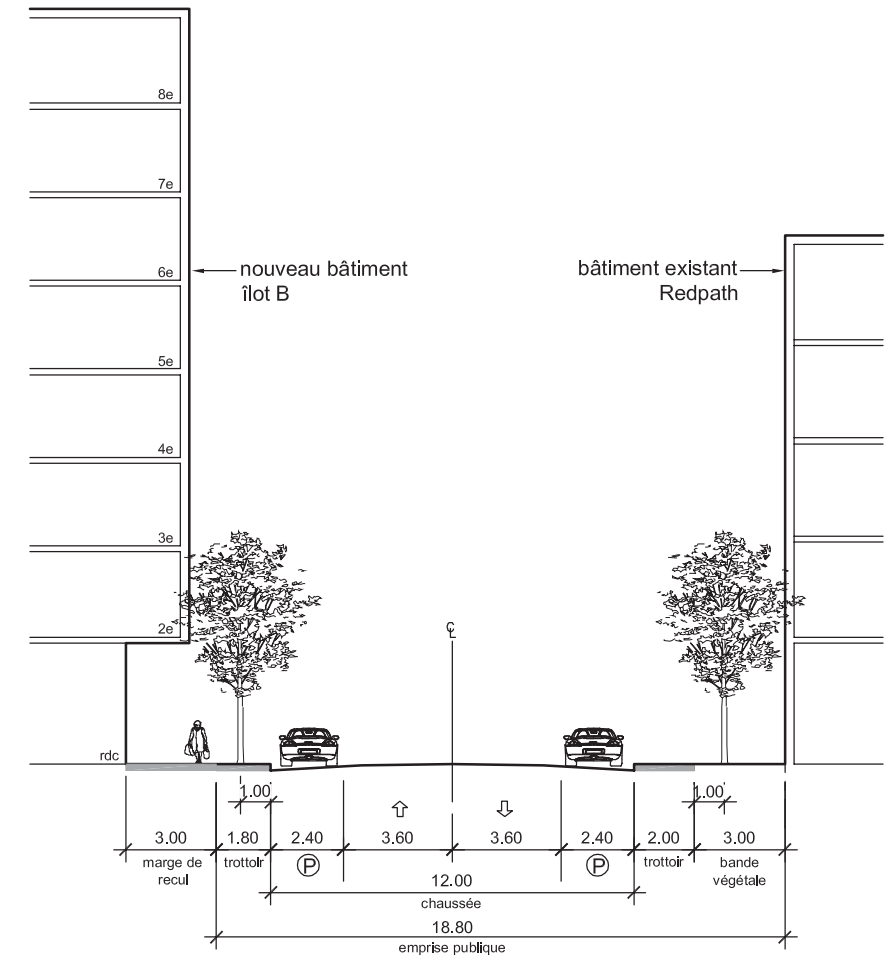
C - Rue Richardson existante  
(vis-à-vis îlot B)



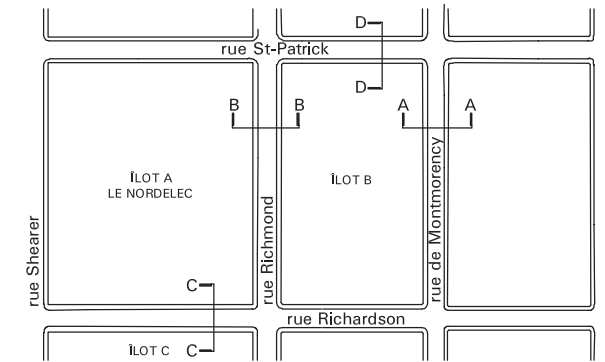
C - Rue Richardson proposée  
(vis-à-vis îlot B)



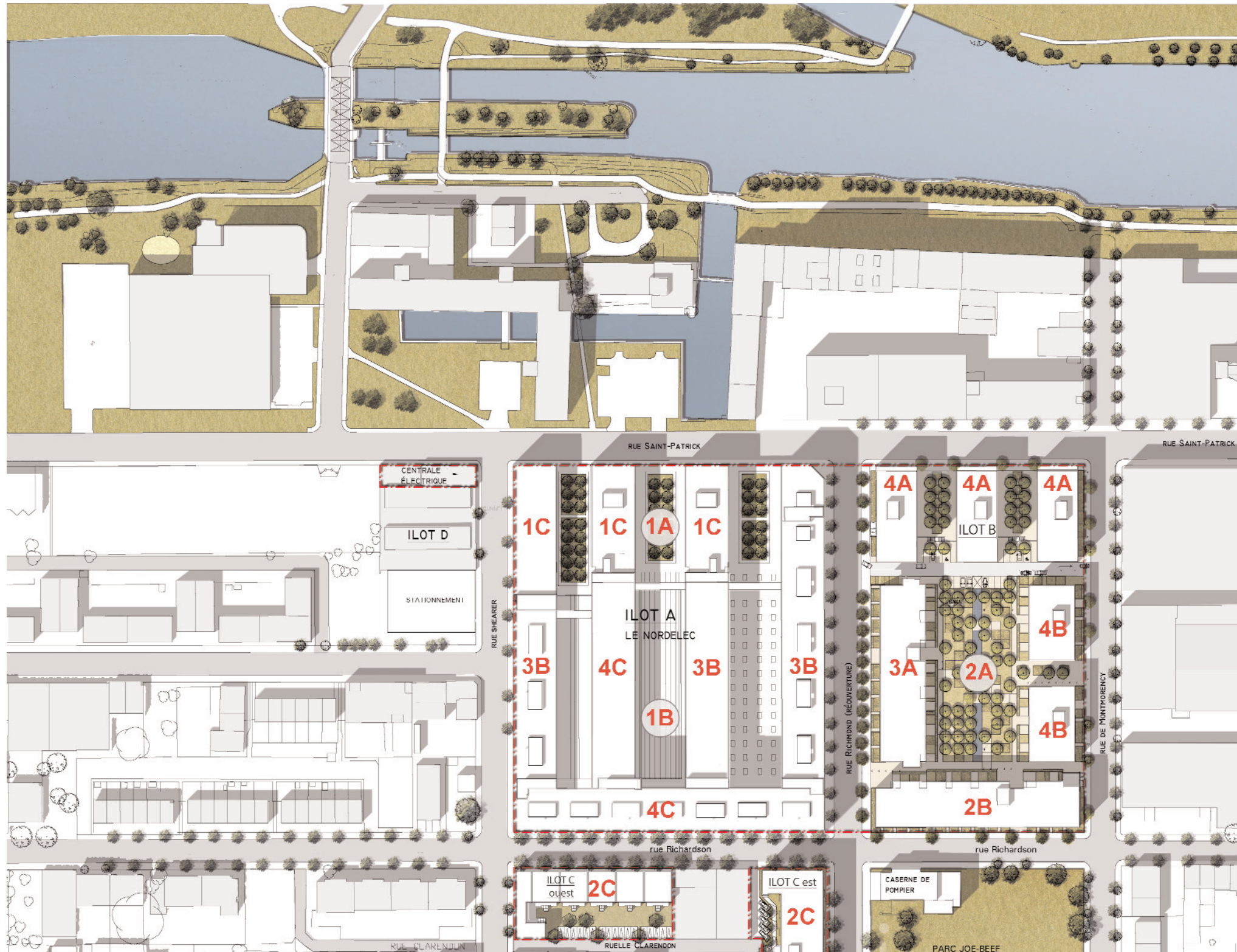
D - Rue St-Patrick existante  
(vis-à-vis îlot B)



D - Rue St-Patrick proposée  
(vis-à-vis îlot B)



# Phasage



## Phase 1 :

Édifice Nordelec :

- 1-A : Construction du stationnement et nouvelle façade avec entrée sur St-Patrick .
- 1-B : Réaménagement du rez-de-chaussée commercial/bureau avec atrium.
- 1-C : Construction des nouvelles ailes donnant sur St-Patrick.

La première phase consiste à se doter d'espaces de stationnement, à même l'édifice Nordelec, afin de répondre aux besoins générés par les espaces à bureaux, commerciaux et l'habitation. Le rez-de-chaussée, de 21 500 mètres carrés brutes, actuellement vacant, sera entièrement rénové avec atrium comprenant des commerces et bureaux. La construction des nouvelles ailes résidentielles sur St-Patrick amorce la vocation mixte de l'édifice Nordelec.

## Phase 2 :

Îlot B :

- 2A : Construction du stationnement souterrain (en tout ou en partie).
- 2B : Construction d'un premier bâtiment résidentiel de 8 étages sur Richardson.

Îlot C :

- 2C : Construction des bâtiments résidentiels à des fins communautaires et sociales.

Pour l'îlot B, une première construction s'érige sur Richardson face au parc Joe Beef. Le stationnement sera réalisé en une ou plusieurs phases selon la stratégie de mise en marché qui sera retenue. Pour l'îlot C, un projet de logements communautaires et sociaux consolide la rue Richardson et complète l'encadrement du parc Joe Beef.

## Phase 3 :

Édifice Nordelec :

- 3B : Reconversion graduelle des ailes en habitation (6ième au 8ième étages).

Îlot B :

- 3A : Construction d'un bâtiment résidentiel de 8 étages (sur Richmond). Aménagement du jardin sur cour et de la rue Richmond.

La reconversion graduelle des 3 derniers étages du Nordelec confirme la vocation mixte de l'édifice. Les entreprises situées aux étages 6 à 8 sont graduellement relocalisées à même les espaces dédiés aux entreprises (du rdc au 5ième étage). Pour l'îlot B, un deuxième bâtiment résidentiel est construit afin d'offrir une gamme variée de logements dans l'ensemble du projet. Une partie des aménagements de la cour sont réalisées ainsi que la nouvelle rue Richmond.

## Phase 4 :

Édifice Nordelec :

- 4C : Reconversion graduelle des ailes en habitation (6ième au 8ième étages).

Îlot B :

- 4A : Construction de bâtiments résidentiels de 8 étages (sur St-Patrick comprenant un rez-de-chaussée commercial).
- 4B : Construction de bâtiments résidentiels de 8 étages sur de Montmrency

Pour les phase 3 et 4, la reconversion des ailes de l'édifice Nordelec en habitation (6ième au 8ième étages seulement) et la construction des bâtiments de l'îlot B se feront selon le rythme d'absorption du marché. On peut estimer un horizon de développement de 6 à 10 ans pour l'ensemble du projet.

# Bibliographies

- Archemi (1995), Inventaire et évaluation des ressources culturelles : canal de Lachine, rapport synthèse soumis à Parcs Canada
- Benoît, M. et R. Gratton (1991), Pignon sur rue, les quartiers de Montréal, éditions Guérin
- Calculatex (1991), Étude géotechnique - Projet Société des Alcools du Québec, septembre 1991
- Communauté urbaine de Montréal (1982), Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la communauté urbaine de Montréal : architecture industrielle
- Desloges, Y. et A. Gelly (2002), Le canal de Lachine, du tumulte des flots à l'essor industriel urbain 1860-1950, Les éditions du Septentrion
- Direction de la santé publique de Montréal (DSP, 2003), CLSC Pointe-Saint-Charles - Caractéristiques de la population, Statistiques, septembre 2003, [www.santepub-mtl.qc.ca](http://www.santepub-mtl.qc.ca)
- Labexpress (1991), Devis technique : Programme de surveillance environnementale, site #25 - dossier 3098, septembre 1991
- Maillé, M-E (2000), Traitement de canal, article site Internet : l'Actualité, [www.lactualite.com](http://www.lactualite.com)
- RESO (2002), Bilan du plan de développement économique du Sud-Ouest 1998-2001 pour un développement au profit de la communauté du Sud-Ouest, mai 2002
- RESO (2002), Construire un espace équitable - ou gérer la revitalisation, rapport du Comité d'habitation Sud-Ouest, septembre 2002
- RESO (2004), Mémoire du regroupement économique et social du Sud-Ouest concernant le projet de révision du Plan d'urbanisme, 23 juin 2004
- RESO (2004), Une place pour tout le monde dans le Sud-Ouest, bilan et perspectives, septembre 2004
- Richard, P (2004), Le Sud-Ouest de Montréal profondément transformé par le développement économique et communautaire, Makingwaves, volume 15, numéro 1, printemps 2004
- Société du Havre de Montréal (2004), Le havre de Montréal : vision 2025, La ville et son fleuve - une proposition pour l'avenir
- Ville de Montréal (1992), Plan d'urbanisme : Plan directeur de l'arrondissement Sud-Ouest, décembre 1992
- Ville de Montréal (2004), Bâtir ensemble le Sud-Ouest de demain, chapitre de l'arrondissement Sud-Ouest, Plan d'urbanisme, mai 2004
- Ville de Montréal (2004), Plan d'urbanisme de la ville de Montréal, décembre 2004
- Ville de Montréal, Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Sud-Ouest, #01-280

# Crédits

## GROUPE CARDINAL HARDY

Aurèle Cardinal,	associé principal
Michel Dufresne, Roch Cayouette,	associé responsable associé responsable, architecte
Patrick Bisson, Lucie Careau, Étienne Coutu, Joanne Godin, Dennis Krause, Patrick Keyser, Caroline Léveillée Patrick Lévesque, Bernard Lewy-Bertaut Ersnt Perdriel François Rioux,	designer de l'environnement urbaniste stagiaire en architecture architecte architecte architecte stagiaire en architecture technicien en architecture architecte designer de l'environnement architecte