

Terrains Nordelec

Rapport de consultation publique

15 février 2024

OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL



Terrains Nordelec

MANDAT

Tenir une consultation publique sur deux projets de règlement visant à encadrer des transformations sur le site Le Nordelec :

- Le projet de règlement P-04-047-252 modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) relativement aux immeubles Le Nordelec;
- Le projet de règlement P-23-022 autorisant la démolition, l'occupation, la transformation et la construction de bâtiments sur les immeubles bordés par les rues Saint-Patrick, De Montmorency, Richardson et Shearer et sur les lots 2 160 226, 2 160 227 et 1 852 800.

Office de consultation publique de Montréal
1550, rue Metcalfe, bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6
Téléphone : 514 872-3568
ocpm.qc.ca
info@ocpm.qc.ca

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2024
Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2024

978-2-925161-35-6 (Imprimé)
978-2-925161-36-3 (PDF)

OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL

Montréal, le 15 février 2024

Madame Valérie Plante
Mairesse de la Ville de Montréal
Monsieur Luc Rabouin
Président du comité exécutif
Ville de Montréal
Hôtel de ville – Édifice Lucien-Saulnier
155, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec)
H2Y 1B5

Madame,
Monsieur,

J'ai le plaisir de vous transmettre le rapport de la consultation portant sur le projet immobilier Le Nordelec situé dans l'arrondissement du Sud-Ouest, et plus précisément sur les projets de règlement P-04-047-252 et P-23-022. Ceux-ci visent à encadrer le développement de ce secteur par le biais de normes concernant les usages, les hauteurs et densités, le stationnement et le délai de réalisation.

La consultation, qui s'est déroulée entre les mois d'août et d'octobre 2023, a permis de constater que, tout en étant favorables à la densification du site, la grande majorité des intervenants s'opposent au projet et à l'encadrement réglementaire proposés, à moins que de nombreuses précisions et modifications n'y soient apportées. Au nombre des réserves exprimées, mentionnons un projet de règlement P-23-022 et une représentation graphique peu détaillés compte tenu de l'ampleur des dérogations prévues, une prise en compte insuffisante des objectifs municipaux en ce qui a trait à la mise en valeur du patrimoine et à la carboneutralité, de même qu'une certaine confusion quant à l'intégration effective d'une composante résidentielle au projet.

Office de consultation publique de Montréal

1550, rue Metcalfe, bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6

Téléphone : 514 872-3568

ocpm.qc.ca

L'analyse et les recommandations de la commission vont en ce sens puisque celle-ci recommande à la Ville d'adopter les projets de règlement, mais sous réserve d'y apporter des ajustements qui permettraient de répondre à la majorité des préoccupations soulevées.

Dans une perspective plus globale et afin d'améliorer l'efficience des processus d'autorisation, la commission invite l'administration à s'assurer que les projets visés par les règlements en vertu de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal soient suffisamment détaillés pour que les citoyens puissent apprécier s'ils respectent les critères d'évaluation (la contribution à la qualité de l'espace public, la réduction des impacts environnementaux, la contribution à la mise en valeur du patrimoine bâti, etc.).

Ce rapport sera rendu public le 29 février 2024 à moins que vous souhaitiez qu'il le soit à une date antérieure. Je vous prie de recevoir, madame la mairesse, monsieur le président du comité exécutif, l'expression de mes sentiments respectueux.

Le président par intérim



Philippe Bourke

c. c. Robert Beaudry, conseiller de ville et membre du comité exécutif responsable de l'urbanisme, de l'OCPM et de l'itinérance

Benoit Dorais, maire de l'arrondissement du Sud-Ouest et membre du comité exécutif

Table des matières

La démarche de consultation 1

1.1 Le mandat 1

1.2 La commission 2

1.3 La mise en contexte 2

1.4 Le projet d'Allied et son cadre réglementaire 7

1.5 L'avis des instances consultatives 15

1.6 Le dossier de documentation 15

1.7 La démarche de consultation 16

1.8 Le tableau synthèse de la participation 18

Les opinions exprimées 20

2.1 L'accueil général 20

2.2 L'encadrement réglementaire proposé 22

2.3 Les usages 24

2.4 Le cadre bâti 29

2.5 Les espaces extérieurs et la circulation sur le site 34

2.6 La mobilité et le stationnement 36

Les constats et l'analyse 41

3.1 Le mandat et le cadre d'analyse 42

3.2 Le contexte d'insertion du projet 42

3.3 L'accueil général 44

3.4 Les usages 45

3.5 Le cadre bâti 49

3.6 Les espaces publics 55

3.7 La mobilité 57

Conclusion 63

ANNEXE 1 - Les déclarations d'engagement des commissaires..... 65

ANNEXE 2 - Les renseignements relatifs au mandat..... 68

ANNEXE 3 - Les recommandations 73









1 La démarche de consultation

1.1 Le mandat

Le 12 juin 2023, le conseil municipal de Montréal a confié à l'OCPM le mandat de tenir une consultation publique sur deux projets de règlement visant à encadrer des transformations sur le site Le Nordelec :

- Le projet de règlement P-04-047-252 modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) relativement aux immeubles Le Nordelec;
- Le projet de règlement P-23-022 autorisant la démolition, l'occupation, la transformation et la construction de bâtiments sur les immeubles bordés par les rues Saint-Patrick, De Montmorency, Richardson et Shearer et sur les lots 2 160 226, 2 160 227 et 1 852 800.

Le projet de règlement P-23-022 serait adopté en vertu de l'article 89(3) de la Charte de la Ville de Montréal. Cette disposition prévoit que le conseil municipal peut autoriser, par règlement, tout projet immobilier relatif à un établissement résidentiel, commercial ou industriel situé hors du centre des affaires dont la superficie de plancher excède 15 000 m^2, et qui déroge à

la réglementation de l'arrondissement concerné. Une consultation publique de l'OCPM doit cependant être réalisée au préalable.

Une fois adoptés, ces projets de règlement permettraient au propriétaire du site, le Fonds de placements immobiliers Allied Properties (ci-après « Allied »), de densifier celui-ci en dérogeant aux normes actuelles sur le plan des usages, de la hauteur des constructions et de leur densité.

1.2 La commission

La commission constituée par l'Office et responsable de cette consultation était composée de Nicole Brodeur, présidente, des commissaires Nathalie Zinger et Habib El-Hage, et de l'analyste Marc-André Lapointe.

Elle présente son rapport en trois chapitres. Le premier décrit les transformations envisagées par le promoteur Allied au complexe Le Nordelec, l'encadrement réglementaire proposé par l'arrondissement du Sud-Ouest, ainsi que la démarche de consultation mise en place par l'OCPM. Le deuxième chapitre rassemble les opinions exprimées par les participants. Enfin, le troisième chapitre est consacré aux constats et recommandations de la commission.

Toute la documentation reçue et produite dans le cadre de cette consultation est disponible sur le site web de l'OCPM à l'adresse suivante : https://ocpm.qc.ca/fr/terrainsnordelec.

1.3 La mise en contexte

1.3.1 L'emplacement des terrains Nordelec

Le complexe immobilier Le Nordelec est situé dans le quartier Pointe-Saint-Charles de l'arrondissement du Sud-Ouest, à proximité du canal de Lachine. Il comprend principalement l'édifice du Nordelec (îlot A), bordé par les rues Saint-Patrick au nord, Shearer à l'ouest, Richardson au sud et le prolongement de la rue de la Sucrerie à l'est, ainsi que l'îlot B adjacent qui, bordé à l'est par la rue De Montmorency, accueille actuellement un stationnement de 360 places[1] et un édifice d'un étage situé au 1655, rue Richardson.

[1] Ville de Montréal, Modification au Plan d'urbanisme, Sommaire décisionnel, doc. 1.2.1, p. 2.



Figure 1 - Le complexe immobilier Le Nordelec.
Source : Allied Properties, 2023

Dans une moindre mesure, certaines dispositions comprises au projet de règlement P-23-022 concernent d'autres immeubles dans le voisinage immédiat. Ce sont :

- les îlots C-Est et C-Ouest (lots 2 160 226 et 2 160 227) au sud de la rue Richardson, qui accueillent l'immeuble d'habitation communautaire pour personnes âgées La Cité des Bâtisseurs, et la coopérative d'habitation pour familles et petits ménages Le Chalutier. Ces résidences ont été construites sur des terrains cédés à la Ville en 2007 par le promoteur El-Ad Canada, ancien propriétaire du complexe Le Nordelec, en vertu de son adhésion à la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels[2];
- l'îlot D (lot 1 852 800), propriété du promoteur Allied, situé à l'angle sud-ouest des rues Saint-Patrick et Shearer. Allied le décrit comme un petit local à vélos pour les usagers du Nordelec[3].

Sans faire partie du projet de règlement, le lot E, propriété d'Allied située au coin nord-est des rues De Montmorency et Richardson, pourrait jouer un rôle dans la transformation du complexe Le Nordelec, étant donné l'intention du promoteur d'y construire un stationnement souterrain.

---

[2] La Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels, en application dès 2005 et remplacée en 2021 par le Règlement pour une métropole mixte, est l'une des mesures proposées par la Ville pour contrer la pénurie de logements abordables et diversifier les milieux de vie. La Stratégie prévoyait que tous les projets dépassant 200 unités d'habitation devaient inclure 15 % de logements à vocation sociale et communautaire, et 15 % de logements abordables privés, à vendre ou à louer.

[3] OCPM, Transcription de la séance de questions et réponses du 25 septembre 2023, doc. 7.2.1, p. 73.

1.3.2 L'historique du site

En 1913, à une époque où l'usage du téléphone se répand dans la société canadienne, l'édifice connu aujourd'hui comme Le Nordelec (îlot A) est érigé par la compagnie Northern Electric, en tant qu'usine destinée à la fabrication et à l'assemblage de câbles et de composants téléphoniques, de commutateurs et autres appareils électriques. L'usine est localisée stratégiquement sur un ancien bassin du canal de Lachine à proximité des voies ferrées. Le terrain adjacent (îlot B) servira, pour plusieurs décennies encore, à des fins d'entreposage de sucre pour la Raffinerie Redpath voisine[4].

Dès 1929, un agrandissement porte la superficie totale de l'édifice de la Northern Electric à un million de pieds carrés (env. 93 000 m^2), ce qui en fait alors la plus grande usine de l'Empire britannique[5]. La fenestration abondante du bâtiment compose 56 % de la surface totale de ses murs.

Lors des deux Guerres mondiales, la compagnie adapte sa production en fabriquant notamment des radios pour la marine, l'aviation et les chars d'assaut, des fusées d'obus pour canons antiaériens, ainsi que des magnétrons, essentiels au développement des systèmes radars. Elle produira ses premiers téléviseurs à partir de 1955, avant de participer, en 1958, à la réalisation du Trans-Canada Skyway, le plus vaste réseau de téléphonie et de télévision par micro-ondes de l'époque.

L'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent, en 1959, a précipité le déclin des activités industrielles du secteur. En 1975, l'édifice est vendu à la Northern Industrial Plaza pour être transformé en complexe multifonctionnel. Il est acquis en 1989 par la Société de développement de Montréal qui, après d'importants travaux, le convertit en incubateur de petites entreprises.

En 2004, c'est au tour d'El-Ad Canada d'en faire l'acquisition. Son projet, qui consiste à transformer une partie de l'édifice Le Nordelec et à construire des bâtiments sur les terrains adjacents à des fins résidentielles et commerciales, fait l'objet de deux consultations publiques de l'OCPM, en 2006 et 2012, chacune ayant été suivie de l'adoption d'un règlement. N'ayant que partiellement complété son projet, El-Ad Canada vend les terrains Nordelec à Allied en 2016. Cette dernière investit dans le bâtiment principal afin d'en améliorer les aires communes et privées et d'orienter sa vocation vers les espaces à bureaux.

---

[4] Agence Parcs Canada, doc. 9.14, p. 8.

[5] Information recueillie au musée de l'édifice Le Nordelec.

1.3.3 Les règlements de 2007 et 2012

Tel qu'encadré par le règlement 06-039 de 2007, le projet du Groupe El-Ad consistait, sur l'îlot A, à convertir les trois étages supérieurs (6 à 8) de la partie existante du Nordelec à des fins résidentielles, à prolonger jusqu'à la rue Saint-Patrick les ailes A, B et C de cet édifice, et à y aménager des logements aux étages 3 à 10. Sur le plan commercial, Le Nordelec accueillerait des bureaux aux étages 2 et 3 du bâtiment existant et des usages commerciaux au rez-de-chaussée. La hauteur maximale prescrite pour l'immeuble était fixée à 43,5 m.

Sur l'îlot B, le promoteur proposait de construire un complexe résidentiel de huit étages entourant une cour paysagée semi-publique, sans dépasser une hauteur de 25 m. La partie du rez-de-chaussée donnant sur la rue Saint-Patrick accueillerait des commerces, tandis que celle donnant sur les rues Richmond et De Montmorency pourrait héberger des ateliers et des galeries d'art.

Des stationnements seraient aménagés en intérieur aux niveaux 2A, 2B, 2C et 3 de l'extension des ailes de l'îlot A, aux premiers et deuxièmes sous-sols des îlots A et B, et, en extérieur, dans la cour centrale de l'îlot B (20 cases maximum). Le taux minimum fixé était d'une unité de stationnement pour deux logements, et d'une unité par tranche de 200 m^2 d'un usage commercial, industriel ou institutionnel.

Le promoteur disposait de 120 mois (10 ans) suivant l'adoption du règlement pour réaliser son projet.



Figure 2 - Perspective et plan d'ensemble du projet de 2006.
Source : El-Ad Canada, 2006

En 2012, le règlement adopté (06-039-1) pour modifier celui de 2007 a permis de renouveler le délai de réalisation de 120 mois octroyé au promoteur et de modifier le phasage des interventions. Les principales modifications apportées au projet consistaient à ajouter un étage résidentiel au dernier niveau des trois ailes à compléter dans l'îlot A, ainsi qu'à remplacer les niveaux de stationnement hors sol (niveaux 2A, 2B, 2C et 3) prévus dans cet îlot par des habitations.

L'entente de développement

En 2008, le promoteur El-Ad et la Ville de Montréal ont signé une entente de développement, c'est-à-dire un document contractuel ayant pour but de préciser les interventions et les obligations du promoteur s'ajoutant aux exigences du règlement.

Le promoteur s'engageait notamment à inclure 1 015 unités de logement à son projet et, conformément à la Stratégie d'inclusion de logements abordables adoptée par la Ville en 2005, à céder les lots C-Ouest et C-Est pour la réalisation de logements sociaux et communautaires, en plus d'inclure 15 % d'unités abordables sur les îlots A et B. Il s'engageait à déployer des mesures faisant la promotion des transports actifs et collectifs, de même qu'à céder à la Ville l'emprise de la rue de la Sucrerie (anciennement rue Richmond) en défrayant les coûts d'aménagement des infrastructures de surface. Enfin, advenant la vente du complexe à un tiers, l'entente indique que « *tout acquéreur subséquent [...] devra s'engager, par écrit, à respecter toutes et chacune des obligations*[6] » énoncées par celle-ci.

En 2011, ayant décidé d'ajouter 170 unités de logement aux 1 015 prévues, ce qui en portait le total à 1 185, le promoteur s'est engagé dans une lettre d'entente[7] à verser une contribution financière pour la réalisation de logements sociaux et abordables en vertu de la Stratégie d'inclusion.

Un projet partiellement complété

Lorsque Allied acquiert le complexe en 2016, un total de 238 unités d'habitation en copropriété ont été réalisées dans les ailes C et D de l'édifice Le Nordelec. Cependant, ni les ailes A et B ni les immeubles de l›îlot B n'ont été bâtis. El-Ad a respecté ses engagements en matière de logement social et communautaire et versé la contribution financière promise en 2011 pour la réalisation de logements abordables, mais les unités abordables à inclure au Nordelec n'ont pas été réalisées.

---

[6] OCPM, Consultation sur la Transformation de l'édifice Le Nordelec - 2, Entente de développement Le Nordelec, doc. 4.1, p. 6.

[7] OCPM, Consultation sur la Transformation de l'édifice Le Nordelec - 2, Lettre d'entente - 20 novembre 2011, doc. 4.2, p. 6.

1.4 Le projet d'Allied et son cadre réglementaire

Le Nordelec accueille aujourd'hui des entreprises œuvrant dans les technologies de l'information, le multimédia, la publicité, l'ingénierie et l'entrepreneuriat général[8]. L'immeuble affiche un taux d'occupation de 91 %[9].

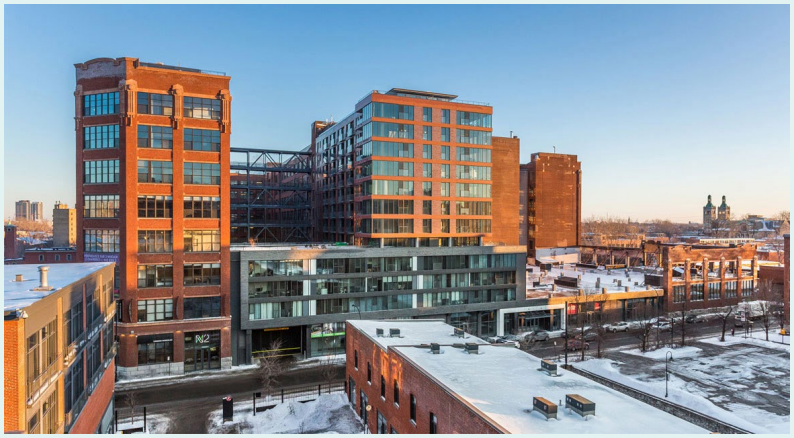


Figure 3 - L'état actuel de l'édifice Le Nordelec (îlot A).
Source : Allied Properties, 2023

Le délai de réalisation inscrit au règlement 06-039-1 étant échu depuis 2022, tous travaux affectant le site du complexe Le Nordelec doivent faire l'objet d'une nouvelle autorisation.

1.4.1 La vision de développement

La vision de développement présentée par Allied pour le complexe Le Nordelec consiste à développer un projet d'environ un million de pieds carrés[10], principalement constitué de bureaux et d'espaces de travail pour des organisations misant sur la créativité et l'innovation. Le promoteur compte créer un pôle d'affaires influent pour Pointe-Saint-Charles et la ville

[8] OCPM, Transcription de la séance de questions et réponses du 25 septembre 2023, doc. 7.2.1, p. 92-93.

[9] *Ibid.*, p. 10.

[10] Allied Properties, Développement du site Le Nordelec – Document de présentation du projet, doc. 3.1, p. 4.

de Montréal, où la répartition des usages contribue au dynamisme du quartier en animant l'espace public.

Cette vision de développement s'appuie sur les principes suivants :

- générer une activité vibrante et des expériences mixtes sur le site en tout temps;
- participer activement à la transition écologique du secteur;
- créer un sentiment de campus urbain par la diversité et la facilité d'accès aux espaces publics et la qualité des bâtiments et des matériaux du nouvel ensemble architectural;
- mettre en valeur le cadre bâti identitaire du secteur en proposant une composition harmonieuse avec l'existant;
- mettre en valeur l'histoire des lieux[11].

1.4.2 Les modifications au Plan d'urbanisme

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) exige que tout règlement autorisant la démolition, l'occupation, la transformation et la construction de bâtiments sur un territoire municipal respecte les normes établies dans le Plan d'urbanisme de cette municipalité. Par conséquent, l'adoption du projet de règlement P-23-022 autorisant les transformations sur le site Le Nordelec implique de modifier au préalable le Plan d'urbanisme (PU) de la Ville de Montréal.

Tel qu'indiqué sur la carte du PU intitulée « *La densité de construction*[12] », l'édifice du Nordelec (îlot A) appartient au secteur 12-09, lequel impose un taux d'implantation au sol moyen ou élevé et un bâti de 2 à 6 étages hors sol. Pour sa part, l'îlot B appartient au secteur 12-T1, qui exige un taux d'implantation au sol moyen ou élevé et un coefficient d'occupation du sol de 2 à 6. La carte intitulée « *Les limites de hauteur*[13] » établit à 25 m la hauteur maximale sur l'îlot B.

Les modifications proposées consisteraient donc à inclure l'îlot A au secteur 12-T1, tout en relevant à 44 mètres la hauteur limite pour les deux îlots.

---

[11] Allied Properties, Développement du site Le Nordelec – Document de présentation du projet, doc. 3.1.

[12] Ville de Montréal, Modification au Plan d'urbanisme - Règlement et annexes, doc. 1.2.3, p. 4.

[13] *Ibid*., p. 3.

1.4.3 Le projet de règlement P-23-022

Le projet de règlement P-23-022 vise à encadrer le projet d'Allied par le biais de normes concernant les usages, les hauteurs et densités, le stationnement et le délai de réalisation, et énonce des critères en matière d'insertion et de traitement architectural. Il reconduit certaines dispositions du règlement 06-039-1 de 2012 dans un esprit de concordance avec l'entente de développement en vigueur.

Le cadre bâti

Le projet de règlement autorise la démolition du bâtiment situé au 1655, rue Richardson (îlot B). Il propose ensuite les dispositions suivantes en matière de hauteurs et de densités :

- la hauteur maximale sur l'îlot A est fixée à 44 m, pour une densité maximale de 6[14];
- sur l'îlot B, la hauteur est limitée à 44 m sur un maximum de 35 % de la superficie du terrain, et à 25 m sur un minimum de 65 % de cette superficie;
- sur l'îlot B, la densité maximale est de 4,5 et le taux d'implantation d'au plus 60 %[15];
- sur l'îlot B, un retrait minimal de 6 m est exigé pour une façade ayant front sur la rue Saint-Patrick.

Durant la consultation publique, l'arrondissement a précisé que les limites de hauteur ne tiennent pas compte des équipements mécaniques[16].

En plus des dispositions prévues au Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) de l'arrondissement, le règlement P-23-022 énonce trois critères visant à encadrer les travaux de construction ou d'agrandissement d'un bâtiment :

- les équipements en toiture doivent s'intégrer au volume d'un bâtiment afin de créer un ensemble cohérent;
- la volumétrie et le traitement architectural d'un bâtiment situé sur l'îlot B doivent mettre en valeur les aspects patrimoniaux et industriels du secteur;
- une passerelle reliant les îlots A et B est autorisée, mais doit favoriser une transparence et tendre à maintenir une ouverture du cadre bâti dans l'axe de la rue de la Sucrerie.

---

[14] Une densité (ou coefficient d'occupation du sol - COS) de 6 signifie que la superficie totale des étages d'un bâtiment correspond à six fois la superficie du terrain.

[15] Un taux d'implantation de 60 % signifie que 60 % de la superficie d'un terrain peut être occupé par un ou des bâtiments.

[16] OCPM, Transcription de la séance de questions et réponses du 25 septembre 2023, doc. 7.2.1, p. 131.

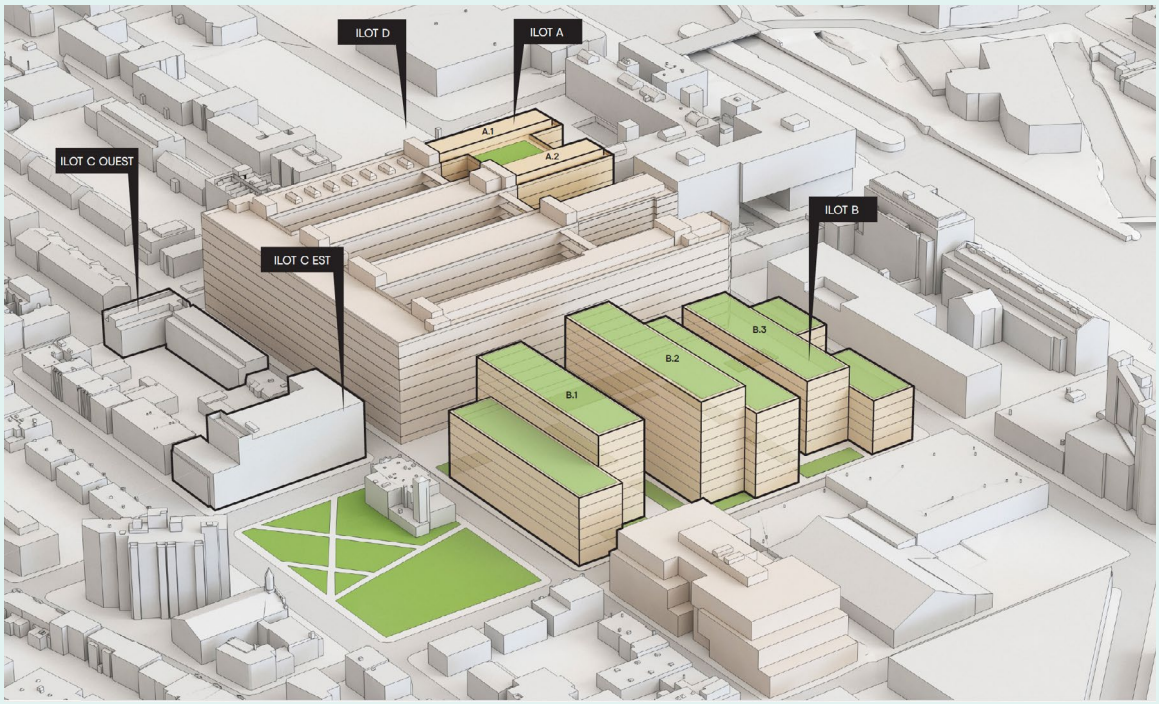


Figure 4 - Hypothèse de développement du projet d'Allied.
Source : Allied Properties, 2023

L'usage habitation

L'édifice Le Nordelec accueille des logements au-dessus du rez-de-chaussée de l'aile C, ainsi qu'aux 6e, 7e et 8e étages de l'aile D. La réalisation du projet d'Allied impliquerait également d'autoriser l'usage habitation :

- au-dessus du rez-de-chaussée dans l'agrandissement des ailes A et B de l'îlot A, à la condition d'être le seul usage exercé;
- à tous les étages sur l'îlot B, à la condition d'être le seul usage exercé. L'usage habitation ne serait toutefois pas permis au rez-de-chaussée de l'îlot B ayant front sur la rue Saint-Patrick.

Afin de maintenir les conditions de l'entente de développement relativement à l'inclusion de logements abordables sur le site, le projet de règlement autorise un maximum de 1 185 unités de logement sur les îlots A et B. Dans le même esprit, les dispositions concernant les îlots C-Ouest et C-Est sont reconduites[17].

[17] Ces dispositions consistent à maintenir la hauteur maximale prescrite à 25 m, la densité maximale à 5, 6, le taux d'implantation maximum à 85 % et l'usage habitation comme le seul usage autorisé.

L'usage commercial

En plus des usages autorisés par le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement du Sud-Ouest, le projet de règlement viendrait autoriser, sur les îlots A, B et D, les usages commerciaux de la catégorie C.4. Celle-ci inclut :

- des établissements de vente au détail et de services généraux ou répondant à des besoins courants, tels que : pharmacie, épicerie, bureau, soins personnels, appareils électroniques et informatiques, atelier, studio de production, activité communautaire ou socioculturelle, etc.;
- des services autorisés en secteurs de moyenne intensité commerciale, tels que : établissement de jeux récréatifs, salles d'exposition, de danse, de réception, de réunion et de spectacle[18].

Les restaurants et débits de boissons alcooliques étant aussi inclus dans la catégorie C.4, le projet de règlement présente certaines dispositions afin d'encadrer leur implantation :

- ces établissements sont autorisés uniquement au rez-de-chaussée et aux niveaux immédiatement supérieur et inférieur sur les îlots A et B, et, dans le cas de l'usage restaurant, au dernier étage d'un seul bâtiment sur l'îlot B;
- dans les îlots A et B, la superficie de plancher d'un tel établissement ne peut excéder 1 000 m^2, et la superficie de plancher totale consacrée à ces établissements ne peut excéder 2 000 m^2 par bâtiment;
- un café-terrasse est autorisé sur le toit d'un bâtiment à condition d'être rattaché à un restaurant ou débit de boisson, et d'être situé à au moins 60 m d'une partie de bâtiment comportant au moins un logement.

La mobilité et le stationnement

À l'instar du règlement 06-039 de 2007, le projet de règlement P-23-022 exige un ratio minimum de 1 unité de stationnement pour 2 unités de logement sur l'îlot A, et autorise jusqu'à 20 unités de stationnement extérieur sur l'îlot B. L'ensemble des stationnements intérieurs et extérieurs de l'îlot B doit accueillir au minimum 20 cases de stationnement mutualisées.

---

[18] Pour consulter la liste complète des usages spécifiques autorisés, voir Arrondissement du Sud-Ouest, Règlement d'arrondissement – 2001, doc. 5.3.1, p. 77.

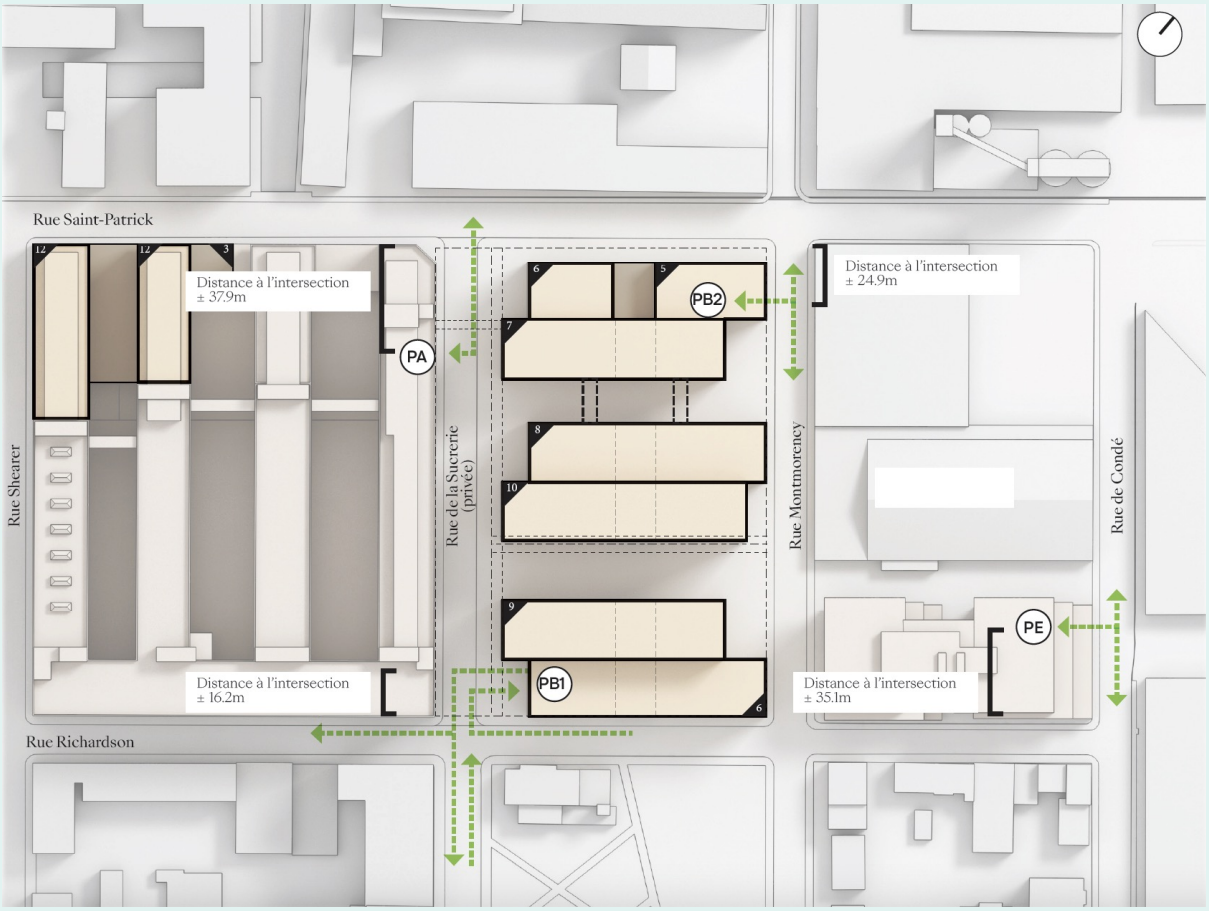


Figure 5 - Accès véhiculaires aux stationnements souterrains.
Source : Allied Properties, 2023

Le document de présentation du promoteur apporte certaines précisions concernant les stationnements souterrains du complexe. Le stationnement existant de l'îlot A (« PA » sur la Figure 5) comporte 260 cases à l'intention des résidents et des travailleurs du Nordelec. À ce nombre viendraient s'ajouter deux niveaux souterrains dans l'îlot B, partagés en trois phases interreliées : la Phase 1 (320 cases), la Phase 2A (274 cases), et le stationnement îlot B Nord (204 cases)[19].

Le stationnement souterrain de l'îlot A comporte un accès véhiculaire sur la rue de la Sucrerie, accessible depuis la rue Saint-Patrick. L'îlot B en posséderait deux, soit l'un au sud de la rue

[19] Allied Properties, Développement du site Le Nordelec – Document de présentation du projet, doc. 3.1, p. 63.

de la Sucrerie, accessible depuis la rue Richardson, et l'autre sur la rue De Montmorency à proximité de Saint-Patrick.

Il est à noter que l'îlot E, non inclus dans le projet présenté par le promoteur dans le cadre de cette consultation, offrirait également un stationnement souterrain de 200 places, accessible depuis la rue de Condé.

En 2022, afin de mieux comprendre le contexte de mobilité autour du site Le Nordelec, le promoteur Allied a demandé à la firme Cima+ de mettre à jour son Étude d'impact sur les déplacements datant en 2005. Partagée en trois volets, celle-ci présente un portrait des conditions de circulation actuelles (données de 2021 ajustées), une analyse de la situation future générée notamment par le projet, ainsi que des considérations sur la mise en œuvre d'un plan de gestion des déplacements[20].

L'utilisation des espaces extérieurs

L'emprise de la rue de la Sucrerie (anciennement Richmond), entre les rues Saint-Patrick et Richardson, demeurerait la propriété d'Allied au lieu d'être cédée à la Ville comme prévu dans l'entente de développement. Le promoteur propose d'en faire « *une rue partagée et verdie à l'image de la rue Island, mais destinée presque exclusivement pour les accès aux stationnements et permet[tant] également les livraisons*[21]. » Dans l'axe est-ouest, deux allées seraient réservées aux piétons.

Ces différents espaces viseraient à créer un sentiment de campus urbain, notamment grâce aux éléments suivants :

- du verdissement, du mobilier urbain et une activité commerciale[22] pour générer de l'animation;
- des percées visuelles à travers le site;
- un éclairage au sol et des luminaires suspendus;
- un pavage clair délimitant les zones destinées aux piétons;
- des éléments architecturaux (ex. atrium, colonnade, portique, marquise) faisant un lien entre l'extérieur et l'intérieur des bâtiments[23].

---

[20] Cima +, Étude d'impact sur les déplacements – Novembre 2022, doc. 3.2.3.

[21] Allied Properties, Développement du site Le Nordelec – Document de présentation du projet, doc. 3.1, p. 22.

[22] OCPM, Transcription de la séance d'information du 18 septembre 2023, doc. 7.1.1, p. 17.

[23] Allied Properties, Développement du site Le Nordelec – Document de présentation du projet, doc. 3.1, p. 22.



Figure 6 - Vue vers le Nordelec depuis l'îlot E par l'allée piétonnière centrale.
Source : Allied Properties, 2023

Le délai de réalisation

En vertu du règlement projeté, les travaux de construction doivent débuter dans les 120 mois suivant l'entrée en vigueur de celui-ci.

1.5 L'avis des instances consultatives

Au mois de février 2023, le Comité Jacques-Viger[24] et le comité consultatif d'urbanisme (CCU) de l'arrondissement du Sud-Ouest ont émis des avis favorables à l'égard du projet de densification du complexe Le Nordelec. En sus de cet avis, le Comité Jacques-Viger a formulé les recommandations suivantes :

1. raffiner et moduler la volumétrie des bâtiments de l'îlot B à l'interface entre cet îlot et ses vis-à-vis sur la rue Richardson ainsi que sur la rue De Montmorency;
2. prendre en compte l'étude patrimoniale du Nordelec réalisée en 2019-2020 pour appuyer les options d'aménagement et le parti architectural de l'îlot B;
3. assurer un dégagement suffisant entre les nouveaux bâtiments de l'îlot B afin d'assurer l'ensoleillement des espaces séparant ces bâtiments et l'éclairage naturel des étages inférieurs;
4. en réaménageant la rue de la Sucrerie en voie partagée, appliquer les restrictions appropriées à la circulation automobile et privilégier le verdissement, l'animation et les autres mesures susceptibles de rendre cet espace invitant pour les piétons;
5. s'agissant d'éventuelles passerelles aériennes, agir avec discernement en s'inspirant de réussites récentes comme la passerelle du CHUM surplombant la rue Sanguinet[25].

Dans son suivi des recommandations, l'arrondissement du Sud-Ouest a indiqué que chacune des recommandations ci-dessus serait traitée lors de l'approbation en vertu du Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (RCA22 22014)[26].

1.6 Le dossier de documentation

Outre les projets de règlement et le document de présentation du projet, l'arrondissement du Sud-Ouest et le promoteur ont déposé plusieurs documents complémentaires d'information

---

[24] Le Comité Jacques-Viger est l'instance consultative de la Ville en matière d'aménagement, d'urbanisme, d'architecture, de design urbain et d'architecture de paysage. Son mandat consiste à formuler des commentaires sur des projets, plans particuliers ou politiques municipales qui lui sont soumis dans le but d'améliorer leur qualité. Il communique son analyse et ses recommandations sous forme d'avis écrit à l'attention du conseil municipal afin de l'éclairer dans ses prises de décision.

[25] Comité Jacques-Viger, doc. 1.1.3.2, p. 5.

[26] Arrondissement Le Sud-Ouest, Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (RCA22 22014), https://montreal.ca/reglements-municipaux/recherche/63c07f1afc7eafef28dd57f5.

aux fins de cette consultation. Le dossier complet figure sur le site de l'Office à l'adresse suivante : https://ocpm.qc.ca/fr/terrainsnordelec/documentation.

Toutes les informations relatives aux communications et à la procédure de consultation sont disponibles en annexe du présent rapport.

1.7 La démarche de consultation

Les consultations publiques de l'OCPM se déroulent en trois étapes : une période d'information, une période d'expression des opinions et une période réservée à l'analyse des opinions et de la documentation déposées. L'OCPM ne limite jamais la participation et tâche de favoriser l'expression du plus grand nombre de personnes. Les rapports de l'Office sont remis aux élus municipaux et rendus publics.

–Avis public et dépliant

L'OCPM a fait paraître l'avis public annonçant la consultation le 26 août 2023 dans le journal Le Devoir. Près de 7 000 dépliants annonçant la consultation publique ont ensuite été distribués dans le voisinage du complexe Le Nordelec.

–Soirée d'information, en salle et en ligne

Les personnes représentant le Fonds d'investissements immobiliers Allied Properties et l'arrondissement du Sud-Ouest ont présenté le projet de densification du complexe Le Nordelec et l'encadrement réglementaire proposé lors d'une séance publique, laquelle s'est déroulée le 18 septembre 2023 dans les locaux de l'OCPM.

–Soirée de questions-réponses, en salle, en ligne et par téléphone

Le 25 septembre 2023, les gens ont pu poser leurs questions aux représentants de l'arrondissement et du promoteur.

–Expression des opinions

Un questionnaire d'introduction en ligne a permis à la population de s'exprimer sur les orientations du projet de densification[27].

[27] OCPM, Synthèse des réponses au questionnaire d'introduction, doc. 10.6.

L'OCPM offrait également la possibilité d'écrire un commentaire en ligne en répondant à une série de questions ouvertes. Les thématiques proposées étaient les suivantes : usages, cadre bâti et architecture, mobilité et stationnement, espaces extérieurs.

La démarche de consultation a été clôturée le 30 octobre 2023 par la tenue de deux séances d'audition des opinions. Les personnes qui le désiraient ont pu présenter leur opinion devant les commissaires concernant le projet d'Allied et l'encadrement réglementaire proposé. Les séances ont eu lieu dans les locaux de l'OCPM. Il était également possible de transmettre un mémoire à la commission sans en faire la présentation.

Au terme de la démarche de consultation, les commissaires ont procédé à l'analyse de l'ensemble des opinions et formulé des recommandations qui sont présentées au chapitre 3 du présent document.

1.8 Le tableau synthèse de la participation

Date	Activités	Présences en salle	Contributions	Visionnements en direct ou en différé
Phase d'information				
18 septembre 2023	**Soirée d'information**	41	s/o	230
25 septembre 2023	**Soirée de questions et de réponses**	44	36 Questions posées par les participants	238
Expression des opinions				
26 septembre au 26 octobre 2023	**Questionnaire d'introduction**	s/o	417	s/o
	Opinions en ligne	s/o	65	s/o
	Mémoires déposés	s/o	26	s/o
30 octobre 2023 (2)	**Présentations devant les commissaires**	6	11	282
TOTAUX		**91**	**555**	**750**









2 Les opinions exprimées

2.1 L'accueil général

Quelques participants à la consultation publique se sont dits favorables au projet soumis, mettant surtout de l'avant ses avantages sur le plan de la densification. Celui-ci permettrait de compléter la portion existante (îlot A) et de retirer un îlot de chaleur grâce au développement de l'îlot B, un terrain « *vacant depuis trop longtemps*[28] ». Par la diversité de ses fonctions et son respect du concept d'aménagement de la ville des quinze minutes[29], ce projet éviterait d'accroître l'étalement urbain et de disperser les activités économiques dans la région montréalaise. Sa propension à accueillir des fonctions et des équipements diversifiés dans des

[28] Romain Fayolles, doc. 9.4, p. 1.

[29] La ville des quinze minutes est un concept qui prône une organisation de la ville faisant en sorte que les habitants ont accès à la plupart de leurs destinations de travail, de magasinage, de soins, d'éducation et de loisirs en moins d'un quart d'heure de marche ou de vélo. Voir https://collectivitesviables.org/articles/ville-des-15-minutes.aspx.

espaces également variés en ferait un pôle d'innovation dans le secteur[30]. Il s'implanterait en outre dans un territoire bien desservi par le transport collectif, tout en profitant de l'arrivée prochaine du REM[31].

De tels propos font toutefois figure d'exceptions parmi les opinions reçues. En effet, la grande majorité des intervenants, laquelle comprend principalement des résidents du Nordelec et du quartier Pointe-Saint-Charles, des organismes communautaires ainsi que des professionnels de l'architecture et du patrimoine, s'opposent fermement au projet et à l'encadrement réglementaire proposés, à moins que de nombreuses précisions et modifications n'y soient apportées.

Sans remettre en question une densification du site, ces personnes et ces groupes ont partagé leur surprise quant au fait que la Ville « *envisage un projet d'une telle envergure alors qu'il y a autant d'incertitude quant à ce qui sera réellement construit, ou quand, ou si cela sera même achevé*[32] ». Ils se demandent d'ailleurs pourquoi on présente l'option résidentielle, alors que le promoteur a mentionné publiquement que cela n'est pas dans son champ d'expertise, ni même dans ses intérêts[33].

Les opinions traduisent une grande sensibilité pour la qualité patrimoniale du Nordelec et de son milieu urbain. Estimant que les développements envisagés auront « *un effet majeur sur l'intégrité du paysage culturel du secteur*[34] », on déplore une représentation graphique très peu documentée par rapport à l'ampleur du changement de zonage demandé[35], et une définition architecturale en matière de vues, de volumétrie, d'implantation et de matériaux, insuffisante pour éviter les impairs dans un contexte urbain « *particulièrement sensible*[36] ». À titre d'exemple, la Ville viendrait reconduire « *sans questionnement*[37] » le développement prévu en 2012 pour l'îlot A, alors que le projet d'agrandissement de l'aile C terminé en 2015 « *n'était pas le projet optimal*[38] » pour cette partie du site.

---

[30] BLTA, doc. 8.2, p. 5.

[31] Groupe Melki, doc. 9.12, p. 5.

[32] Syndicat des copropriétaires des Lofts Redpath, doc. 9.5, p. 2.

[33] Société de développement commercial Pointe-Saint-Charles, doc. 9.9, p. 5.

[34] Parcs Canada, doc. 9.14, p. 5.

[35] STOA Architecture, doc. 8.6, p. 4.

[36] Héritage Montréal, doc. 8.11, p. 2.

[37] Lofts Authentiques, doc. 8.3, p. 8.

[38] Syndicat de la copropriété Le Nordelec Condos Urbains – Tour 1, doc. 8.7, p. 23.

Il a été regretté que l'encadrement réglementaire du projet ne tienne pas meilleur compte des planifications en vigueur ou en préparation dans l'arrondissement du Sud-Ouest, notamment le Plan d'intervention spécifique de Pointe-Saint-Charles Nord et le Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, ce dernier ayant récemment fait l'objet d'une consultation publique de l'OCPM.

Dans un contexte de mobilité caractérisé par de nombreux embouteillages, certains ont noté une contradiction entre l'intention du promoteur de « *participer activement à la transition écologique du secteur*[39] » et le nombre total de cases de stationnement prévues au projet.

En somme, pour la majorité des participants, il n'y aurait « *aucune justification pour offrir un zonage particulier*[40] » au promoteur. Le projet échouerait aussi à démontrer que le règlement proposé et les dérogations demandées contribuent à l'intérêt public en améliorant les conditions et le cadre de vie de la population locale.

Les prochaines sous-sections de ce chapitre présentent les enjeux spécifiques identifiés par les participants lors de la consultation, et les pistes d'actions qu'ils suggèrent pour y répondre. Il regroupe les thématiques suivantes : l'encadrement réglementaire proposé, les usages, le cadre bâti, les espaces extérieurs et la circulation sur le site, la mobilité et le stationnement.

On peut consulter l'ensemble des contributions sur le site web de l'OCPM : https://ocpm.qc.ca/fr/terrainsnordelec.

2.2 L'encadrement réglementaire proposé

Une vaste majorité des participants à la consultation ont dénoncé la latitude réglementaire offerte au promoteur par l'arrondissement du Sud-Ouest[41] et, en lien avec celle-ci, le manque de détails et d'engagement de la part d'Allied relativement à la nature du projet et à ses composantes[42].

À l'inverse de la proposition présentée en 2007 et 2012 par le promoteur El-Had, où l'on « *savait exactement ce qui était prévu et promis*[43] », de nombreuses personnes se sont dites

---

[39] Allied Properties, Développement du site Le Nordelec – Document de présentation du projet, doc. 3.1, p. 21.

[40] Éric Lapointe, doc. 9.13, p. 3.

[41] Action-Gardien CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.9, p. 7.

[42] Syndicat des copropriétaires des Lofts Redpath, doc. 9.5, p. 1.

[43] Mario Cavalancia, doc. 8.4, p. 1.

confuses face à la possibilité que le site puisse accueillir jusqu'à 1 185 logements malgré l'intention affirmée par le promoteur d'y développer principalement des espaces à bureaux, et face au manque d'informations concernant l'actualisation de l'entente de développement. Advenant l'insertion au site de nouvelles habitations, on déplore également un manque de précisions quant aux intentions du promoteur : « *Sous-contractera-t-il une autre entreprise pour leur développement ou leur gestion? Est-ce que ce seront des condos ou des logements locatifs? De quelles dimensions? Les réponses à ces questions, nous sentons bien que nous ne les aurons pas avant la fin des consultations actuelles*[44]. »

On estime en somme que les demandes du promoteur, si elles sont acceptées, « *lui permettront de faire pratiquement tout ce qu'il voudra, tout autant du côté des usages que des hauteurs et des gabarits*[45] », d'autant plus que les diverses possibilités permises par le projet de règlement pourraient « *engendrer des impacts diamétralement opposés*[46] » sur le site et le quartier environnant.

Les participants entrevoient généralement deux autres conséquences à la latitude offerte par le projet de règlement P-23-022. Premièrement, celle-ci pourrait faire croître la valeur marchande du complexe de manière significative « *sans qu'Allied n'ait entrepris le moindre travail sur le site*[47]. » Allied pourrait dès lors choisir de céder la propriété à un tiers qui, à son tour, serait tenté d'obtenir une exemption en vertu de l'article 89(3) pour ériger des bâtiments à une hauteur de 44 m de haut sur une portion accrue de l'îlot B[48]. En second lieu, de nombreuses personnes craignent que l'adoption du règlement tel que soumis puisse causer un précédent à Montréal, particulièrement dans le secteur à réaménager de Bridge-Bonaventure, en encourageant des promoteurs à solliciter des règlements en vertu de l'article 89 pour bénéficier d'une flexibilité équivalente.

En somme, et afin de rendre les consultations publiques plus constructives, transparentes et pertinentes[49], on invite la Ville à encadrer le projet soumis de façon beaucoup plus spécifique, et à inclure automatiquement des projets d'entente de développement aux projets de règlement en vertu de l'article 89.

---

[44] Action-Gardien—CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.9, p. 8.

[45] Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 9.3, p. 1.

[46] Société de développement commercial Pointe-Saint-Charles, doc. 9.9, p. 4.

[47] Syndicat des copropriétaires des Lofts Redpath, doc. 9.5, p. 2.

[48] *Ibid*., p. 3.

[49] Action-Gardien—CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.9, p. 7.

2.3 Les usages

Les participants ont formulé de nombreuses interrogations et mises en garde afin d'assurer que les usages proposés, nommément les usages commerciaux de la catégorie C.4 et l'habitation, favorisent une intégration harmonieuse du projet d'Allied au complexe du Nordelec et au quartier Pointe-Saint-Charles.

Des résidents du Nordelec, des riverains et des professionnels de l'aménagement se sont demandé si l'intention du promoteur de développer des espaces commerciaux et de bureaux jusqu'à concurrence d'un million de pieds carrés au sein du complexe Le Nordelec est appropriée dans le contexte actuel. Ils rappellent que le taux de vacance des espaces à bureaux dans l'arrondissement de Ville-Marie, qui avoisine les 18 %, pourrait s'élever à 25 % d'ici 2025[50], et qu'avec l'importance du recours au télétravail, les besoins des organisations en matière de superficies commerciales tendent à se contracter.

Se rapportant à l'Étude prospective sur la demande de l'offre de locaux industriels et bureaux dans l'arrondissement du Sud-Ouest[51], ces mêmes personnes indiquent ne pas voir de corrélation entre les résultats de l'étude et la demande du promoteur de se soustraire au règlement de zonage pour rendre disponible près d'un million de pieds carrés de bureaux[52]. Pour inciter à la prudence, on mentionne de façon récurrente que le bâtiment situé au 1753 rue Saint-Patrick, qui compte 290 000 pieds carrés d'espaces à bureaux neufs et résulte d'une dérogation au zonage[53], est à la recherche de locataires depuis bientôt trois ans.

Au-delà de la vocation générale du complexe immobilier, un grand nombre de riverains ont partagé leur inquiétude concernant la proposition d'autoriser certains usages commerciaux spécifiques sur le site.

On souligne d'abord que l'offre commerciale envisagée par le promoteur, laquelle inclut des commerces et des services de proximité, des restaurants et des débits de boissons alcooliques, ne respecte pas l'esprit du Plan d'intervention de Pointe-Saint-Charles Nord de 2017[54]. Le Plan d'intervention préconise d'asseoir le rôle de la rue Centre en tant qu'artère commerciale du quartier, avec une offre de services complémentaire sur la rue Saint-Patrick. Pour plusieurs

---

[50] Syndicat des copropriétaires des Lofts Redpath, doc. 9.5, p. 4-5.

[51] Étude prospective sur la demande de l'offre de locaux industriels et de bureaux - Juillet 2021, doc. 6.2.2, p. 1-21.

[52] STOA Architecture, doc. 8.6, p. 10.

[53] Syndicat des copropriétaires des Lofts Redpath, doc. 9.5, p. 4-5.

[54] Ville de Montréal, Plan d'intervention du secteur Pointe-Saint-Charles Nord – Octobre 2017, doc. 5.3.3.

résidents du Nordelec, cette orientation du Plan est d'autant plus justifiée que le rez-de-chaussée du bâtiment Le Nordelec (îlot A), d'abord prévu pour accueillir des commerces de proximité, a, par manque de vitalité, été « *presque exclusivement loué à des entreprises pour y être occupé par des bureaux*[55]. »

On mentionne par ailleurs que le fait d'autoriser certains usages de la catégorie C.4, tels que les salles de danse ou de spectacle, ne prend pas en considération la volumétrie particulière à l'édifice Le Nordelec. L'espace compris entre deux ailes agissant comme une caisse de résonance, des bruits produits au rez-de-chaussée peuvent occasionner des nuisances pour des résidents habitant plusieurs étages au-dessus[56]. Par conséquent, un groupe de résidents du complexe s'étonne que le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement du Sud-Ouest interdise ces usages spécifiques dans le secteur Griffintown[57], mais que cette même interdiction ne soit pas envisagée pour Le Nordelec.

Dans le même esprit, plusieurs personnes remettent en cause la pertinence d'autoriser un établissement de type café-terrasse sur la toiture de l'un des bâtiments à construire sur l'îlot B. Notant qu'aucune démonstration rigoureuse n'a été faite par l'arrondissement pour justifier l'inscription au projet de règlement d'une distance séparatrice de 60 mètres entre ces activités et les habitations, elles évoquent le cas des terrasses du Clubhaus sur la rue du Centre[58] et du Humaniti dans le centre-ville[59], dont le bruit, « *même à des distances supérieures à 60 mètres [...] a été une grave [source de] nuisance pour les résidents du quartier*[60] ».

L'autorisation d'un usage commercial pour l'îlot D suscite également des doutes chez certains de ces participants. Considérant que le promoteur précédent ne proposait rien de tel, ils en cherchent la raison « e*n l'absence d'un projet significatif*[61] ».

---

[55] Lofts Authentiques, doc. 8.3, p. 6 et 9.

[56] Syndicat de la copropriété Le Nordelec Condos Urbains – Tour 1, doc. 8.7, p. 20.

[57] Règlement d'urbanisme de l'arrondissement du Sud-Ouest, art. 209.1, https://montreal.ca/reglements-municipaux/recherche/60d761d5fd653115b55780da; cité par Lofts Authentiques, doc. 8.3, p. 9.

[58] Debbie Price, Commentaires en ligne – Autres opinions, doc. 10.5, #4.

[59] Transcription de la séance d'audition des opinions du 30 octobre 2023 - soirée, doc. 7.4.1, p. 40; Concernant la terrasse du projet Humaniti, voir notamment https://www.lapresse.ca/debats/opinions/2022-07-30/vie-urbaine/ma-voisine-est-une-terrasse.php.

[60] Syndicat des copropriétaires des Lofts Redpath, doc. 9.5, p. 4.

[61] Lofts Authentiques, doc. 8.3, p. 9-10.

2.3.1 Le pôle d'emploi dans son contexte urbain

Parmi les participants à la consultation, une part importante se déclare globalement favorable à la densification du complexe Le Nordelec en tant que pôle d'emploi. Une raison avancée est que les pôles d'emplois et de production en milieu urbain contribuent à créer des quartiers complets et diversifiés où l'on peut vivre et travailler, ce qui procure aux collectivités des bénéfices à la fois économiques, sociaux et environnementaux[62]. On indique également que, dû en particulier à l'impact des visioconférences sur le plan de la consommation énergétique, le télétravail « *n'est pas [...] aussi écologique que l'on peut croire*[63] », et que la présence des gens au bureau soutient les commerces de proximité.

Au-delà de ces considérations, les participants partagent leurs appréhensions quant à l'insertion dans son contexte urbain du pôle d'emploi envisagé par le promoteur.

Les entreprises de la nouvelle économie et les hubs technologiques, souligne-t-on, accompagnent souvent l'extension du centre-ville dans les quartiers centraux, mais leurs besoins en main-d'œuvre hautement qualifiée participent à l'embourgeoisement de quartiers ouvriers aux dépens des populations locales. Des citoyens et des organismes communautaires invitent donc à ne pas tout miser sur cette filière d'activités, mais à renforcer la résilience socioéconomique du quartier Pointe-Saint-Charles en retenant les entreprises en place et en accueillant des emplois diversifiés, accessibles pour la population actuelle et future, dans des espaces abordables. À ce titre, on rappelle que des consultations publiques antérieures ont mis l'emphase sur les besoins, dans les secteurs de Bridge-Bonaventure et du triangle de la pointe Saint-Charles Nord, en espaces de production artisanale, de production agroalimentaire, ainsi qu'en espaces pour de petites et moyennes entreprises.

Or, demande-t-on, « *comment le promoteur se positionne-t-il face à ces besoins s'il veut contribuer à la consolidation et au développement de l'emploi dans ce secteur?*[64] ». Quant à l'arrondissement, afin de créer des conditions favorables à l'attraction et à l'insertion d'entreprises dans le quartier Pointe-Saint-Charles, on lui recommande notamment de créer une table de concertation sur l'emploi regroupant des acteurs économiques, publics et d'économie sociale et communautaire, ou encore d'inclure à l'entente de développement à venir une clause prévoyant que les employeurs qui s'installeront sur le site, mettent en place des plans d'intégration en emploi et de développement des compétences afin de soutenir l'embauche locale.

---

[62] Action-Gardien—CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.9, p. 14.

[63] BLTA, doc. 8.2, p. 5.

[64] Regroupement économique et social du Sud-Ouest, doc. 9.7, p. 2.

Quelques participants appuient l'idée de « *créer un quartier avec une interactivité et un milieu de vie animé au niveau de la rue incluant des commerces intégrés*[65] ». Une société de développement commercial locale formule des propositions spécifiques quant à la part respective des usages commerciaux et résidentiels à inclure : 25 % en bureau; 35 % en activités commerciales de types alimentation, restaurants et cafés, soins personnels, établissement culturel; 25 % en résidentiel locatif; 15 % en copropriétés[66]. Il est également proposé de développer le site en tant que centre d'affaires disposant de services intégrés tels que cafétéria, conciergerie et garderie.

2.3.2 L'intégration de nouvelles unités d'habitation

Les questions entourant l'intégration ou non de nouvelles unités d'habitation sur le site du complexe Le Nordelec ont suscité une grande part de confusion chez les participants à la consultation. Considérant l'incapacité de savoir si de nouveaux logements seront bien construits au-delà de la possibilité de le faire, des résidents du secteur perçoivent les normes en matière d'habitation inscrites au projet de règlement comme une « *stratégie de relations publiques de la part du promoteur et de l'arrondissement*[67] », afin de présenter ce projet comme une continuité de celui déposé par le Groupe El-Ad et ainsi justifier un nouveau projet de règlement en vertu de l'article 89 de la Charte. Un participant fait d'ailleurs remarquer que, dans son rapport annuel 2022, le promoteur aborde les transformations à venir sur les îlots A et B en tant que développement exclusivement commercial[68].

Dans le même esprit, de nombreuses opinions reçues traduisent l'incompréhension des participants relativement à l'application du Règlement pour une métropole mixte (RMM) au futur projet. En réponse aux questions de la commission, l'arrondissement du Sud-Ouest a confirmé[69] qu'en vertu de l'entente de développement signée en 2008 par la Ville de Montréal et l'ancien promoteur El-Ad[70], ce sont en fait les conditions propres à la Stratégie d'inclusion de logements abordables qui s'appliqueraient, advenant l'intégration au projet d'une composante résidentielle. Dans le contexte où la part de logements sociaux construits

---

[65] BLTA, doc. 8.2, p. 5.

[66] Société de développement commercial Pointe-Saint-Charles, doc. 9.9, p. 6.

[67] Syndicat de la copropriété Le Nordelec Condos Urbains – Tour 1, doc. 8.7, p. 10.

[68] Syndicat de la copropriété Le Nordelec Condos Urbains – Tour 1, Document déposé, doc. 8.7.1, p. 62; Mentionné dans Transcription de la séance d'audition des opinions du 30 octobre 2023 - soirée, doc. 7.3.1, p. 88.

[69] Réponse de l'arrondissement Le Sud-Ouest, doc. 6.4.1, p. 1-2.

[70] Consultation publique Transformation de l'édifice Le Nordelec - 2, Entente de développement Le Nordelec, doc. 4.1.

par El-Ad « *correspond aux engagements attendus de l'Entente en vigueur*[71] » et ne requiert pas de contribution supplémentaire, et où l'entente de développement prévoyait également l'inclusion de logements abordables à hauteur de 15 %, alors que le Règlement pour une métropole mixte ne l'exige pas pour cet emplacement[72], la Ville juge préférable de maintenir des conditions propres à favoriser la réalisation de logements abordables.

Cela étant dit, certaines questions demeurent pour des participants, notamment au regard de la valeur juridique et contractuelle d'une entente de développement jugée en vigueur, alors que son règlement rattaché, qui conditionne et rend possible cette entente, est échu. En outre, comme le formule un organisme communautaire, « *avoir su pendant les consultations de l'existence de ces unités abordables qui restaient à être construites, nous aurions voulu comprendre la forme qu'elles prendront en posant les questions appropriées*[73]. »

Au-delà de ces considérations, plusieurs citoyens et groupes s'appuient sur l'augmentation générale du coût des loyers qui sévit dans le quartier Pointe-Saint-Charles et à Montréal pour réclamer l'insertion, dans l'entente de développement actualisée qui accompagnerait le projet d'Allied, de critères favorisant l'accessibilité financière de futurs logements pour la population locale. On demande par exemple d'inclure une part significative de logements sociaux et communautaires en sus du nombre déjà réalisé, de prévoir que l'ensemble des unités soient en mode locatif plutôt qu'en copropriétés, et que l'entente de développement mentionne explicitement l'interdiction de locations résidentielles à court terme de type Airbnb. À cet égard, un groupe indique qu'il y aurait « *une centaine d'unités présentement dans le quartier qui sont en location Airbnb*[74] », incluant dans les édifices Mills, Redpath, Belding-Corticelli et Nordelec.

Si des logements sociaux devaient être réalisés, mais qu'il n'était pas possible de les intégrer au site du complexe Le Nordelec, un citoyen suggère au promoteur d'acquérir un ou des bâtiments à proximité et de les convertir en logements sociaux. Il cite la maison de chambre à l'angle des rues de la Sucrerie et Wellington « *qui est en vente depuis longtemps et qui nécessite plusieurs rénovations*[75] ».

---

[71] OCPM, Réponse de l'arrondissement Le Sud-Ouest, doc. 6.4.1, p. 1.

[72] Voir https://montreal.ca/articles/metropole-mixte-les-zones-de-logement-abordable-14110.

[73] Action-Gardien—CDC de Pointe-Saint-Charles, Demande de clarification, doc. 8.9.2, p. 2.

[74] Transcription de la séance d'audition des opinions du 30 octobre 2023 - après-midi, Regroupement Information Logement Pointe-Saint-Charles, doc. 7.3.1, p. 44-45.

[75] Philippe Morency-Potvin, Commentaires en ligne – Autres opinions, doc. 10.5, #8.

Quels que soient les types de logement à envisager, des participants invitent à gérer en amont les enjeux de cohabitation des usages et des interfaces. Une idée en ce sens consiste à localiser la portion résidentielle du futur projet au sud du terrain de l'îlot B, afin d'être le plus près possible du parc Joe-Beef. À plus grande échelle, on invite à limiter la portion résidentielle du projet à un maximum de 50 % des nouvelles superficies aménagées afin d'éviter que la pression spéculative ne cause l'abandon progressif de la vocation d'emploi dans le triangle de la pointe Saint-Charles Nord. Une telle position, explique-t-on, est cohérente avec le Plan d'intervention spécifique de Pointe-Saint-Charles Nord adopté par l'arrondissement en 2017[76].

2.4 Le cadre bâti

En plus des considérations portées à l'attention de la commission sur la question des usages, de très nombreuses opinions ont été formulées concernant le cadre bâti du futur projet et de son milieu d'insertion. Ces opinions touchent aux questions de patrimoine, de hauteurs et de densités, ainsi qu'à l'architecture des constructions.

2.4.1 Les hauteurs en contexte patrimonial

Dans leur grande majorité, les participants demandent de maintenir la limite de hauteur à 25 m pour l'ensemble de l'îlot B, de favoriser une meilleure relation volumétrique entre le complexe et son milieu d'attache, et d'assurer un meilleur encadrement des vues, non seulement depuis et vers Le Nordelec, mais aussi de part et d'autre du complexe.

Des citoyens, des groupes et des professionnels de l'aménagement ont souligné la valeur patrimoniale de l'édifice Le Nordelec et sa nature de repère visuel, voire de phare « *ayant marqué de façon non équivoque le paysage du secteur depuis plus de 110 ans*[77]. » Ils rappellent que, dans le cadre du réaménagement du secteur Bridge-Bonaventure, le Plan directeur élaboré par la Ville annonce vouloir « *renforcer la dominance des points de repère d'intérêt, comme les silos Redpath (1555, rue Saint-Patrick) et le Nordelec notamment, en limitant la hauteur des nouvelles constructions*[78]. » Dans les circonstances, faire passer les hauteurs permises sur l'îlot B de 25 à 44 mètres, même pour une partie seulement, « *anéantir[ait] l'effet de masse et de majestuosité qu'impose le Nordelec*[79] ».

---

[76] La Cité des bâtisseurs, doc. 8.5, p. 2.

[77] BLTA, doc. 8.2, p. 6.

[78] Consultation publique sur le Plan directeur Bridge-Bonaventure, Ville de Montréal, Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.1, p. 55; Cité par Lofts Authentiques, doc. 8.3, p. 7.

[79] Lofts Authentiques, doc. 8.3, p. 7.

Une firme d'architectes note que l'ajout d'éléments à géométrie variable face au flanc est du bâtiment en réduirait nettement la clarté de lecture[80], tant sur le plan de la longueur que de la hauteur, en lui donnant un aspect hachuré. Des citoyens croient que les vues illustrées par le promoteur sur Le Nordelec depuis la rue De Montmorency ne justifient pas l'effacement de vues d'intérêt à plus grande distance. En effet, alors que très peu de gens empruntent la rue De Montmorency à pied, les milliers d'usagers quotidiens du REM et de VIA Rail ne pourraient plus apprécier Le Nordelec dans sa monumentalité[81]. Des constructions culminant à 44 mètres sur l'îlot B réduiraient également les percées visuelles dans l'axe nord-sud, notamment celles en direction du mont Royal depuis la rue Centre[82].

Des préoccupations ont été émises relativement au fait que les équipements mécaniques et parapets ne seraient pas compris dans les limites de hauteurs autorisées. Cet élément, qui porterait la hauteur réelle d'une partie de l'îlot B au-delà de celle du Nordelec, accentuerait les enjeux en matière de vues, d'ombres et d'esthétique.

Concernant l'agrandissement de l'édifice Le Nordelec (îlot A), des résidents mettent en garde contre l'effacement de vues sur des parties anciennes du bâtiment, notamment depuis la rue Saint-Patrick et le canal de Lachine du côté ouest, qui pourrait résulter de l'agrandissement des ailes A et B envisagé par le promoteur. Ils rappellent à cet égard que le prolongement de l'aile C en 2015 a déjà bloqué la vue sur l'aile D historique[83].

2.4.2 Les densités et l'implantation

Les participants sont généralement d'avis qu'Allied « *devrait être en mesure de construire un projet avec un nombre de pieds carrés similaire tout en respectant les limites des hauteurs, par exemple en prenant plus d'emprise au sol*[84]. »

Cela étant dit, les participants ont identifié un certain nombre de données manquantes qui leur auraient permis de mieux comprendre la proposition du promoteur. Tout d'abord, alors que le projet de règlement autoriserait une augmentation de la densité permise sur les îlots A et B, des intervenants ont constaté que, contrairement à la proposition d'El-Ad lors des

---

[80] La clarté de lecture, lorsqu'on regarde un bâtiment, peut s'entendre comme la facilité à en comprendre les formes, les dimensions et les caractéristiques architecturales.

[81] Éric Lapointe, doc. 9.13, p. 2.

[82] Simon Boiteau, Commentaires en ligne – Cadre bâti et architecture, doc. 10.3, #3.

[83] Syndicat de la copropriété Le Nordelec Condos Urbains – Tour 1, doc. 8.7, p. 16.

[84] Lofts Authentiques, doc. 8.3, p. 6.

consultations publiques de 2006 et 2012, le promoteur Allied ne présentait pas les densités ni le taux d'implantation des diverses constructions proposées dans le cas de l'îlot B. Ces données auraient pourtant été appréciées, considérant que les volumétries adaptées à l'habitation diffèrent de celles propres à un usage de bureau[85]. Dans le même sens, certaines imprécisions ont généré leur part de confusion. Ce sont l'inclusion de la rue de la Sucrerie dans le calcul du taux d'implantation et de la densité autorisés sur l'îlot B, alors que l'entente de développement de 2008 prévoit sa cession à la Ville, et le fait que, selon les plans fournis par Allied[86], tous les bâtiments projetés par le promoteur sur l'îlot B auraient une hauteur supérieure à 25 m.

Bien que les transformations envisagées sur l'îlot A aient généralement moins retenu l'attention lors des consultations, des résidents du Nordelec et des alentours ont déploré le fait que la Ville vienne reconduire le développement prévu en 2012 sans questionnement ni analyse sur la base du vécu des occupants[87] en lien avec la construction de l'aile C complétée en 2015. Ils notent par ailleurs que, malgré l'intention d'autoriser une augmentation de la densité maximale sur l'îlot A, l'arrondissement omet de confirmer la densité actuelle du Nordelec et la capacité d'accueil de l'îlot : « *Sans ces informations, comment l'arrondissement peut-il savoir si une densité de 6 est acceptable sur le site versus une densité de 5 ou même de 7, un coup parti?*[88] ».

Sans s'opposer à de nouveaux développements sur l'îlot A, des participants estiment que le niveau de densification demandé est excessif, car susceptible d'entrer en conflit avec une approche de conservation du patrimoine. Par exemple, l'intention de prolonger les ailes A et B du Nordelec, mais plus encore l'insertion proposée de volumes réservés à un usage de bureau entre celles-ci, posent la question du type de construction qui pourrait s'adjoindre au bâtiment existant. Si, pour les uns, il serait préférable d'inscrire la nouvelle volumétrie dans la continuité de l'existante sans intégrer de blocs entre les ailes A et B, d'autres invitent à réfléchir à une formulation architecturale plus sensible qui tiendrait compte des vues depuis l'intersection des Seigneurs/Saint-Patrick, et de la présence historique d'une cheminée, un « *séquoia en brique*[89] », au-dessus de l'ancienne chaufferie :

---

[85] Transcription de la séance d'audition des opinions du 30 octobre 2023 - après-midi, Louise Bédard, doc. 7.3.1, p. 37.

[86] Réponse du promoteur Allied Properties, doc. 6.2.3, p. 3; mentionnée entre autres par le Syndicat des copropriétaires des Lofts Redpath, doc. 9.5, p. 3.

[87] Lofts Authentiques, doc. 8.3, p. 8; Syndicat de la copropriété Le Nordelec Condos Urbains – Tour 1, doc. 8.7, p. 6.

[88] Transcription de la séance d'audition des opinions du 30 octobre 2023 - soirée, Héritage Montréal, doc. 7.4.1, p. 90.

[89] *Ibid*., p. 65.

> « *Je ne veux pas dire qu'on se méfie des outils d'urbanisme, qui sont quand même des garants de valeurs importantes, mais des fois ils ont tendance à présumer que tout doit être aligné au cordeau, au même endroit puis finalement dans un endroit comme celui-ci, il y a un jeu à faire. Il y a une... presqu'une sculpture*[90]. »

Des résidents font aussi observer que la possibilité de hausser le coefficient d'occupation du sol (COS) de l'îlot A à 6, et l'intention affirmée du promoteur de rentabiliser cette densité au maximum, exposent l'ancienne chaufferie au façadisme[91], ce qui ne correspond plus à une intervention de conservation du patrimoine. On cite à cet égard le Conseil du patrimoine de Montréal, qui énonce une série de critères visant à s'éloigner autant que possible du façadisme par une conservation juste de l'existant, et une intégration sensible et harmonieuse des nouvelles constructions :

- viser la compatibilité d'usages avec la capacité limite du bâtiment;
- réaliser une étude des caractéristiques patrimoniales du bâtiment, afin d'établir une période de référence pour les travaux à réaliser et de définir des lignes directrices;
- s'assurer qu'un volume adossé à une façade présente une hauteur respectueuse de la façade conservée pour éviter d'écraser la structure patrimoniale[92].

Selon les participants, le respect de ce dernier critère exigerait de limiter la hauteur maximale des ajouts à 25 mètres, comme prescrit actuellement dans le Plan d'urbanisme.

En plus de la valeur patrimoniale de l'édifice lui-même, des intervenants ont souligné que Le Nordelec appartient à un ensemble patrimonial. L'édifice se situe en effet dans les limites du lieu historique national du Complexe-Manufacturier-du-Canal-de-Lachine aux côtés des immeubles Redpath et Belding-Corticelli, et à proximité immédiate du lieu historique national du Canal-de-Lachine. Dans son mémoire, Parcs Canada rappelle que le complexe de la Redpath, auquel appartenait autrefois l'îlot B, forme le plus vieil ensemble industriel situé en bordure du canal. Son développement, échelonné entre 1854 et 1964, le rend également significatif de l'évolution du paysage industriel du canal de Lachine[93].

---

[90] Transcription de la séance d'audition des opinions du 30 octobre 2023 - soirée, Héritage Montréal, doc. 7.4.1, p. 65.

[91] Le façadisme est un type d'intervention architecturale consistant à démolir et remplacer un bâtiment historique en ne conservant que sa façade.

[92] Syndicat de la copropriété Le Nordelec Condos Urbains – Tour 1, doc. 8.7, p. 12-13.

[93] Parcs Canada, doc. 9.14, p. 9.

Dans les circonstances, il a été noté que les développements anticipés sur les îlots A et B, particulièrement les choix en matière d'implantation, de volumétrie et de matériaux, auront un effet majeur sur l'intégrité du paysage culturel du secteur. Or, indiquent des intervenants, la proposition volumétrique sur ces îlots « *ne suggère aucune transition possible entre la massivité du Nordelec et les bâtiments à plus petite échelle adjacents*[94] » que sont les immeubles Redpath et Belding-Corticelli. Ils recommandent donc de suivre les normes et lignes directrices pour la conservation des lieux patrimoniaux du Canada, par exemple en respectant les relations visuelles au sein du paysage culturel, et en introduisant de nouveaux éléments compatibles avec l'organisation spatiale du paysage quant aux dimensions, à l'échelle ou à la conception[95].

2.4.3 La qualité architecturale des transformations

Citoyens et professionnels ont souligné qu'une intervention en milieu patrimonial doit inclure un exposé détaillé de la solution en matière de matérialité, afin de bien saisir son adéquation avec l'esprit du lieu. À défaut, « *la définition architecturale du projet n'est pas suffisamment définie*[96] ».

Il est d'abord constaté que la volumétrie proposée pour l'îlot A n'est pas alignée avec les caractéristiques de la structure patrimoniale, d'où une tension entre le nouveau et l'ancien qui ne valorise pas le patrimoine. Ensuite, alors que les plans des stationnements souterrains paraissent relativement avancés, des plans similaires présentant les accès, les usages projetés et la circulation au rez-de-chaussée et aux étages supérieurs des constructions à venir n'ont pas été déposés.

Les données jugées manquantes incluent en outre le choix définitif des matériaux, les ouvertures (ex. fenêtres, balcons) en fonction des usages, de même qu'une étude éolienne renouvelée, considérant les différences de hauteurs et de gabarits entre le projet à l'étude et celui de 2012, et la présence de percées à l'intérieur de l'îlot B[97]. Indiquant que la rue Richardson entre de la Sucrerie et Shearer est un corridor de vent, une personne croit qu'un « *dégagement graduel ou en escalier [du côté sud de l'îlot B] limiterait les impacts du vent et de réverbérations du bruit de la caserne vers le quartier résidentiel*[98]. »

---

[94] Syndicat de la copropriété Le Nordelec Condos Urbains – Tour 1, doc. 8.7, p. 14.

[95] Parcs Canada, doc. 9.14, p. 12.

[96] Héritage Montréal, doc. 8.11, p. 2.

[97] Lofts Authentiques, doc. 8.3, p. 11.

[98] Philippe Morency-Potvin, Commentaires en ligne – Cadre bâti et architecture, doc. 10.3, #13.

2.4.4 La mise en œuvre du projet

Divers intervenants ont partagé leur surprise devant l'absence d'échéancier de réalisation au projet de règlement, au-delà de l'obligation d'amorcer les travaux dans les 120 mois. Un groupe indique n'avoir trouvé « *aucun autre précédent d'un délai octroyé par un arrondissement qui soit aussi long pour démarrer un projet*[99]. » Une fois délivré le permis de construire, le conseil municipal se verrait forcé d'abroger ce nouveau règlement advenant la réticence du promoteur à réaliser son projet[100].

De l'avis d'experts en patrimoine, « *chaque projet devrait être l'occasion d'une pédagogie auprès du public, pas juste un discours entre professionnels*[101]. » Le processus actuel donnerait trop de place aux décisions à venir dans le cadre du Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)[102]. Des intervenants invitent donc à plus de transparence de la part de l'arrondissement et du promoteur, en leur demandant d'informer le public de façon régulière et détaillée.

2.5 Les espaces extérieurs et la circulation sur le site

En appui à la proposition d'Allied en matière d'espaces extérieurs, une firme d'architecture indique que « *l'un des plus grands bénéfices d'autoriser des modulations de hauteur réside dans le dégagement au sol qu'il procure*[103] », l'activité dans l'espace public étant la clé d'un quartier vivant, inspirant et fonctionnel.

Toutefois, une majorité d'intervenants est d'avis que, bien que la promesse de nouveaux espaces publics puisse paraître attrayante, la proposition d'Allied sur ce plan risque de ne pas produire les effets escomptés. Compte tenu de l'absence d'ensoleillement direct dans les passages piétons est-ouest et de l'apparence essentiellement minérale des aménagements

---

[99] STOA Architecture, doc. 8.6, p. 15.

[100] Lofts Authentiques, doc. 8.3, p. 12.

[101] Transcription de la séance d'audition des opinions du 30 octobre 2023 - soirée, Héritage Montréal, doc. 7.4.1, p. 63.

[102] Le Règlement sur les PIIA (plans d'implantation et d'intégration architecturale) est une approche d'évaluation des projets réalisée à partir de critères (recommandations) plutôt que de normes (obligations). Voir https://www.mamh.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/reglementation/reglement-sur-les-plans-dimplantation-et-dintegration-architecturale/.

[103] BLTA, doc. 8.2, p. 6.

au sol, plusieurs estiment que seuls les employés des bureaux sur le site, et non les résidents du secteur, seront tentés d'en faire usage : « *Il faut être très optimiste pour s'imaginer que quelqu'un va aller relaxer sur une terrasse dans un corridor entre trois bâtiments, à l'ombre d'un mur de 44 m de haut avec comme seules vues, deux autres murs dont un de 40 m et l'autre de 44 m*[104]. » Concernant les aménagements pressentis, une riveraine ajoute qu'« *aucun matériau, si réfléchissant soit-il, ne remplacera la lumière naturelle du soleil*[105]. » Pour une autre personne, le tracé des passages ne refléterait pas les lignes de désir[106] utilisées par les passants en travers du stationnement actuel de l'îlot B[107].

Face à ces enjeux, les participants demandent de définir des espaces extérieurs où l'ensoleillement direct et la présence de végétaux seraient optimaux. On demande également que ces espaces soient réellement ouverts sur l'extérieur et ne donnent pas l'impression, par leur conception, d'être destinés à l'usage privé des usagers des bâtiments. Il est par exemple suggéré de créer une placette à l'angle des rues Saint-Patrick et De Montmorency, laquelle serait directement connectée au canal et accueillerait des commerces de types boulangerie, café ou restaurant.

Plusieurs participants ont partagé leur déception concernant le maintien de la rue de la Sucrerie en tant que rue privée, alors que l'entente de développement avec le promoteur El-Had prévoit sa cession à la Ville[108]. La majorité des doléances exprimées envers cette rue sont d'ailleurs attribuées à ce statut privé. En particulier, l'impossibilité d'y avoir leur adresse pour les résidents dont c'est l'accès principal apporterait son lot d'inconvénients : « *On nous cherche quand on vient nous voir, les colis ne sont souvent pas livrés au bon endroit [...] Les autres citoyens montréalais peuvent appeler le 411, les résidents du Nordelec ne peuvent pas*[109] ». L'éclairage insuffisant, le trottoir discontinu, l'absence d'arbres et de stationnements pour vélos sont d'autres lacunes imputées à ce statut. Par ailleurs, on s'interroge sur le type d'interventions possibles pour la police sans qu'une plainte ou une demande formelle ne soient faites.

---

[104] Éric Lapointe, doc. 9.13, p. 2.

[105] Louise Paquin, doc. 8.1, p. 4.

[106] Les lignes de désir (ou chemins de désir) sont des raccourcis empruntés par un grand nombre de piétons et de cyclistes là où les chemins officiels sont jugés inappropriés, étant soit indirects, discontinus ou inexistants.

[107] Rachel Laurendeau, Commentaires en ligne – Cadre bâti et architecture, doc. 10.3, #21.

[108] Consultation publique Transformation de l'édifice Le Nordelec - 2012, Entente de développement Le Nordelec, doc. 4.1, p. 5; mentionné par Lofts Authentiques, doc. 8.3, p. 13.

[109] Lofts Authentiques, doc. 8.3, p. 13.

Si certains souhaitent municipaliser la rue pour y garantir le maintien de places de stationnement, d'autres le demandent plutôt afin de réserver cette voie pour les livraisons et les modes de transport actif, de manière à créer un lien actif entre le parc Joe-Beef et le canal de Lachine. Ils rappellent au passage que l'OCPM avait formulé cette recommandation en 2012[110]. En appui à cette position, un citoyen mentionne qu'il existe quatre liens au canal depuis la rue Saint-Patrick :

- la rue De Montmorency, lien le plus excentré;
- la rue des Seigneurs, dont les trottoirs sont « *extrêmement étroits*[111] »;
- les deux passages piétons longeant l'édifice Belding-Corticelli et le bâtiment du 1753, rue Saint-Patrick, à la fois les plus sécuritaires et les mieux alignés sur la rue de la Sucrerie.

Enfin, certains se sont dits favorables à l'aménagement de toitures végétalisées, mais sceptiques face aux toits entièrement verts illustrés : « *Dans les faits, ces toits recevront des appentis mécaniques et d'ascenseurs*[112]. »

2.6 La mobilité et le stationnement

La possibilité que le complexe Le Nordelec accueille un total d'environ un millier de cases de stationnement[113] soulève pour de nombreux participants des enjeux relatifs au partage de l'espace public, à la santé et la sécurité, ainsi qu'au respect des objectifs municipaux en matière de transition écologique et de mobilité.

Dans leur grande majorité, les participants s'interrogent sur « *la capacité du secteur à absorber une augmentation significative d'achalandage*[114] » du transport motorisé. La situation actuelle serait déjà digne d'un « cauchemar » pour des résidents du secteur, alors qu'il faut parfois de vingt à trente minutes pour parcourir 100 mètres en voiture ou en autobus aux heures de pointe. On fait remarquer, photos à l'appui[115], que l'étude d'impact sur les déplacements

---

[110] OCPM, Rapport de la consultation publique Transformation de l'édifice Le Nordelec - 2, recommandation #5, p. 35

[111] Philippe Morency-Potvin, Commentaires en ligne – Espaces extérieurs, doc. 10.4, #4.

[112] STOA Architecture, doc. 8.6, p. 13.

[113] Le promoteur propose un « grand total hypothétique de 865 cases » tout en énonçant des nombres d'unités par stationnement souterrain dont la somme dépasse ce grand total. Voir Allied Properties, Développement du site Le Nordelec – Document de présentation du projet, doc. 3.1, p. 63 et 66-67.

[114] Société de développement commercial Pointe-Saint-Charles, doc. 9.9, p. 5.

[115] Patrick Rhéaume-Espinoza, doc. 8.10, p. 27.

déposée par le promoteur aux fins de la consultation[116] trace un portrait peu représentatif de la congestion dans le secteur. La période de pointe sur la rue Saint-Patrick durerait, non pas de 16 h à 17 h, mais bien de 15 h à 18 h, voire au-delà. À titre d'exemple durant cette période, le goulot d'étranglement causé par la convergence des véhicules vers le pont Victoria étendrait l'embouteillage sur les rues Saint-Patrick et du Centre jusqu'à la rue Charlevoix, tandis que la congestion sur la rue des Seigneurs refoulerait jusqu'à Notre-Dame. L'occupation de l'édifice du 1753 rue Saint-Patrick, actuellement vacant, risquerait aussi d'amplifier les bouchons de circulation dans le secteur.

Même dans son état actuel, un tel niveau de congestion présente des effets négatifs à plusieurs égards. Les riverains sont « *agressés par [...] la pollution*[117] », et ce, dans l'un des territoires ayant la plus forte prévalence de maladies pulmonaires à Montréal[118]. Le bruit nuit à la convivialité des déplacements actifs, et les comportements agressifs de certains automobilistes dus aux embouteillages posent un danger à la sécurité des piétons et des cyclistes. L'électrification des véhicules, fait-on remarquer, n'est pas susceptible d'apporter une solution à ces problèmes de congestion et de sécurité.

Des participants ont noté que la localisation stratégique du Nordelec à proximité d'infrastructures de mobilité active constitue un atout indéniable pour promouvoir la qualité de vie des résidents[119]. Or, bien que le complexe soit desservi par la station de métro Charlevoix, par trois lignes d'autobus faisant le lien avec cette station de métro et le centre-ville, par plusieurs bornes Bixi ainsi que la piste cyclable du canal de Lachine, les enjeux vécus par les usagers de l'autobus, les piétons et les cyclistes tendraient à limiter le transfert modal de l'automobile vers ces modes de déplacement. Comme le résume un groupe, le premier facteur pour qu'une personne fasse du transport collectif son principal mode de déplacement est l'efficacité du réseau, tandis que la disponibilité d'un stationnement à son lieu de destination est l'un des principaux incitatifs à utiliser sa voiture[120].

Considérant ces enjeux, il est couramment admis qu'ajouter quelques centaines de cases de stationnement au sein du complexe Le Nordelec « *ne fera qu'empirer la situation*[121] ». Divers participants craignent que l'implantation d'un quai de déchargement et d'un accès

---

[116] Étude d'impact sur les déplacements – Novembre 2022, doc. 3.2.3.

[117] Louise Paquin, doc. 8.1, p. 5.

[118] Clinique communautaire Pointe St-Charles, doc. 9.3, p. 2-3.

[119] Groupe Melki, doc. 9.12, p. 9.

[120] Action-Gardien—CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.9, p. 22 et 23.

[121] Dmitri Sapeguin, Commentaires en ligne – Autres opinions, doc. 10.5, #9.

au stationnement souterrain sur la rue de la Sucrerie en passant par Richardson, une « *rue résidentielle locale*[122] », ne posent un danger pour les personnes aînées et les enfants se rendant au parc Joe-Beef en provenance des résidences voisines, en plus de compliquer la sortie des camions de pompiers de la caserne voisine. Ils demandent de retirer complètement ces accès du projet pour ne conserver que ceux du côté de la rue Saint-Patrick, ou de les localiser uniquement sur la rue De Montmorency, déjà identifiée pour le transit.

Des participants de tous horizons dénoncent la contradiction entre le nombre de cases de stationnement prévues au projet de règlement et l'objectif municipal de carboneutralité à l'horizon 2050, inscrit notamment au Plan climat. Certains demandent du même souffle pourquoi l'arrondissement fixe un nombre minimum d'unités de stationnement alors que son Règlement d'urbanisme n'en exige plus depuis 2021[123], et pourquoi, en parallèle au projet de règlement, il omet de planifier des solutions d'aménagement pour désengorger le secteur et inciter à la mobilité durable. Sur ce dernier point, un citoyen rappelle que, dès 2006, l'ancien promoteur El-Ad avait élaboré des « *mesures pour la réduction des déplacements automobiles et de la demande en stationnement*[124]. »

Les mêmes intervenants notent un manque de clarté quant au rapport entre le choix définitif du promoteur en matière de superficies commerciales et d'unités d'habitation, et le nombre de cases de stationnement qui seront intégrées. De plus, la construction de stationnements souterrains, souligne-t-on, aura un impact à la hausse sur le coût des logements, nuisant ainsi à leur abordabilité.

Pour ces diverses raisons, ces voix demandent de réduire le nombre d'espaces de stationnement de façon substantielle, par exemple en retirant l'exigence d'un minimum d'unités de stationnement, en fixant un maximum d'une case pour quatre unités d'habitation et d'une case pour 300 mètres carrés de superficie commerciale, en limitant à 500 le nombre total de cases au sein du complexe, ou encore en augmentant de façon substantielle la part des stationnements mutualisés. On suggère de réserver un nombre conséquent d'unités à l'autopartage, considérant que chaque voiture partagée permet de remplacer de 7 à 11 voitures individuelles, et d'intégrer davantage de stations Bixi - notamment des mégastations - et des supports à vélos publics.

---

[122] Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles, doc. 9.3, p. 2.

[123] Action-Gardien—CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.9, p. 25.

[124] Consultation publique Transformation de l'édifice Le Nordelec - 2006, Présentation électronique du promoteur - 16 octobre 2006, doc. 3.8, p. 33; cité par Patrick Rhéaume-Espinoza, doc. 8.10, p. 28.

La fréquence des lignes d'autobus traversant le secteur devrait être améliorée, de même que le confort et la convivialité des aires d'attente et des parcours qui y conduisent. On propose également à l'arrondissement de tirer parti du projet pour publiciser les avantages du transport en commun.

Préoccupés par la difficulté croissante de se stationner dans le secteur, des citoyens et des groupes demandent plutôt d'intégrer davantage d'espaces de stationnement au sein du projet, ou à tout le moins, de réserver les espaces disponibles sur rue pour les résidents, par le biais de vignettes. Une tarification variable selon le jour et l'heure est également souhaitée.









3 Les constats et l'analyse

L'analyse des projets de règlement soumis à la consultation tient compte des préoccupations des participants qui s'y sont exprimés, des différents avis qui accompagnent la documentation, des compléments d'information reçus aussi bien de la part des responsables de l'arrondissement du Sud-Ouest que des représentants du promoteur, de même que de documents et références jugés utiles. Elle prendra aussi en considération les deux autres consultations dont le site a fait l'objet en 2006 et 2012 et des éléments contextuels qui ont été modifiés depuis.

3.1 Le mandat et le cadre d'analyse

Le 12 juin 2023, le conseil municipal de Montréal a confié à l'OCPM le mandat de tenir une consultation sur les deux projets de règlement qui visent à encadrer des transformations sur le site Le Nordelec. Le premier modifie le Plan d'urbanisme quant à la limite de hauteur et de densité des immeubles Le Nordelec. Le second, relatif au Règlement d'urbanisme de l'arrondissement du Sud-Ouest, autorise la démolition, l'occupation, la transformation et la construction de bâtiments sur les immeubles bordés par les rues Saint-Patrick, De Montmorency, Richardson et Shearer et sur les lots 2 160 226, 2 160 227 et 1 852 800.

Puisque la superficie de plancher de ce site immobilier est supérieure à 15 000 m^2, le conseil municipal peut, conformément à l'article 89(3) de la Charte de la ville, se substituer au conseil de l'arrondissement pour adopter la réglementation nécessaire. Toutefois, en vertu des articles 83 et 89.1, celle-ci doit d'abord faire l'objet d'une consultation publique conduite par l'OCPM.

Comme décrit au chapitre 1, l'ensemble du site Le Nordelec a fait l'objet de deux consultations antérieures par l'OCPM. La première a été tenue en 2006 sur un règlement permettant la transformation de l'immeuble existant situé au 1751 rue Richardson à des fins d'habitation et de commerce, de même que la construction de bâtiments sur des terrains adjacents aux mêmes fins. Dans la foulée, une entente de développement précisant les interventions et obligations du promoteur s'ajoutant aux exigences réglementaires a été convenue avec la Ville en 2008. La seconde consultation, tenue en 2012, visait des modifications à ce même règlement. Les deux projets de règlement étaient également soumis en vertu de l'article 89(3) de la Charte de la Ville.

Depuis, le site a été acquis en 2016 par un nouveau propriétaire qui souhaite consolider et développer la fonction emploi, notamment par la construction de bureaux sur les terrains de l'îlot B situé à l'est de l'immeuble existant. Ce nouvel usage s'ajouterait à l'usage habitation et s'étendrait à l'ensemble des îlots. Par ailleurs, le délai de réalisation prévu au règlement adopté en 2012 étant échu, tous les nouveaux travaux doivent faire l'objet d'une nouvelle autorisation et d'une entente de développement.

3.2 Le contexte d'insertion du projet

Plusieurs des caractéristiques du secteur de Pointe-Saint-Charles évoquées dans le rapport de l'OCPM de 2012 demeurent toujours présentes. L'activité immobilière s'y est poursuivie, concurremment à celle déployée sur l'autre rive du canal de Lachine, à Griffintown.

Entretemps, l'arrondissement de Ville-Marie a connu une désaffection importante des espaces à bureaux dans ses immeubles, la pandémie ayant modifié les habitudes de travail. De façon générale, le marché du travail subit d'importantes transformations, ce qui n'est pas sans conséquence sur la planification du développement immobilier et, dès lors, sur le développement d'un quartier.

L'activité immobilière dans Pointe-Saint-Charles - dont la reconversion progressive d'anciens bâtiments industriels en projets résidentiels - a eu comme double effet de diminuer le nombre d'espaces consacrés à l'emploi[125] et d'entraîner une baisse de logements abordables. Cette situation est susceptible d'affecter la cohésion sociale du quartier en excluant une population à plus faible revenu et en accentuant le processus d'embourgeoisement. C'est pourquoi des participants ont fait valoir qu'un projet de la taille du site Le Nordelec devait contribuer à améliorer les conditions de vie de toute la population du secteur, tant sur le plan du logement que de l'emploi.

Le projet comporte également des défis de volumétrie et d'implantation, en raison de sa juxtaposition à l'immeuble patrimonial existant du Nordelec, autant que de sa proximité avec les ensembles patrimoniaux du Redpath et du Belding-Corticelli, et de son insertion dans le quartier Pointe-Saint-Charles.

Les enjeux de mobilité dans ce quartier demeurent importants, qu'il s'agisse de la circulation, des stationnements, du transport actif et collectif. Ils ont été largement évoqués durant la consultation, notamment parce qu'ils pourraient se voir amplifiés par l'ajout d'unités résidentielles, de bureaux et de commerces.

Enfin, il y a lieu de prendre en considération que le site du Nordelec est limitrophe au secteur Bridge-Bonaventure qui fait l'objet d'une planification majeure et dont les effets se feront sentir sur l'ensemble de Pointe-Saint-Charles à moyen et long termes. Cette planification vise, entre autres, l'instauration de milieux de vie et d'emploi qui respectent l'esprit du lieu; la protection et la mise en valeur des composantes patrimoniales et paysagères; le renforcement des connexions et des déplacements en transports actifs et collectifs; la mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques soutenue par une trame verte et bleue[126].

---

[125] Action-Gardien—CDC de Pointe-Saint-Charles, doc. 8.9, p. 9.

[126] Consultation publique sur le Plan directeur Bridge-Bonaventure, Ville de Montréal, Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.1, p. 34.

Dans les prochaines sections, les modifications réglementaires soumises à la consultation sont examinées selon les cinq catégories suivantes : l'accueil général, les usages, le cadre bâti, les espaces publics et la mobilité.

L'analyse du projet de modifications réglementaires prendra aussi en considération :

- la Politique du Patrimoine de la Ville de Montréal (2005);
- les Normes et lignes directrices pour la conservation des lieux patrimoniaux au Canada (2010);
- le Plan d'intervention spécifique de Pointe-Saint-Charles Nord (2017);
- le Plan climat 2020-2030;
- le Plan stratégique Montréal 2020-2030;
- le Règlement pour une métropole mixte (2021);
- le Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure (2023).

3.3 L'accueil général

Parmi les aspects positifs de la transformation du site Le Nordelec, plusieurs participants à la consultation ont reconnu la pertinence de terminer le développement du complexe existant et, ce faisant, d'ajouter une composante au Complexe-Manufacturier-du-Canal-de-Lachine, de densifier le quartier, sous réserve d'une continuité morphologique avec le secteur et d'en accroître les activités économiques.

Les projets de règlement ont toutefois fait l'objet de critiques sévères de la part de nombreux participants. Au départ, plusieurs d'entre eux ayant participé aux consultations de 2006 et 2012 ont jugé qu'ils n'offraient pas un niveau de précision suffisant pour se prononcer de façon éclairée et pertinente. Il deviendrait alors difficile d'évaluer le projet dans son ensemble. Ce manque de précision a d'ailleurs amené certains participants à s'interroger sur le recours à l'article 89.

Comme décrit au chapitre 1, l'article 89 est une disposition de la Charte de la Ville de Montréal qui permet de réaliser des projets d'envergure ou de nature exceptionnelle, même s'ils dérogent à la réglementation d'urbanisme d'un arrondissement, sous réserve de respecter les objectifs et les dispositions du Plan d'urbanisme de la Ville. Ces projets sont évalués en fonction de certains critères dont :

- la contribution à la qualité de l'espace public;
- l'amélioration du paysage urbain;
- la réduction des impacts environnementaux;
- la contribution à la mise en valeur du patrimoine bâti;
- toute autre contribution du projet à l'atteinte des objectifs énoncés dans le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal et dans les politiques municipales[127].

Il a été souligné que les projets de règlement manquaient de clarté non seulement sur les usages, mais aussi en regard de la qualité de l'intégration du projet et de sa conception architecturale, de même que sur la mise en valeur du patrimoine bâti. Les informations sur l'empreinte carbone étaient absentes. Enfin, le délai de réalisation des travaux de construction a été jugé trop permissif et leur phasage est manquant.

Les recommandations formulées dans le présent chapitre prendront en considération les préoccupations exprimées relativement à ces divers enjeux. La commission estime cependant qu'il est possible d'apporter les ajustements nécessaires aux projets de règlement pour répondre à la majorité des préoccupations soulevées.



RECOMMANDATION 1

La commission recommande à la Ville d'adopter les projets de règlement sous réserve des recommandations qui suivent.

3.4 Les usages

Comme décrit au chapitre 1, le règlement adopté en 2007 visait la transformation de l'îlot A du complexe Le Nordelec à des fins résidentielles et commerciales et la construction sur l'îlot B d'un complexe résidentiel de 1 015 logements avec des commerces au rez-de-chaussée.

[127] Voir : Demander l›approbation d›un projet grâce à l›article 89 de la Charte de la Ville | Ville de Montréal (montreal.ca).

Le promoteur disposait de 120 mois suivant l'adoption du règlement pour mener à terme l'ensemble du projet. Dans une entente de développement, celui-ci s'engageait aussi à donner suite à la Stratégie d'inclusion de logements abordables en cédant des lots (C-Est et C-Ouest) pour la réalisation de logements sociaux et communautaires, et en incluant 15 % d'unités abordables sur les îlots A et B. En 2011, l'ajout de 170 unités de logement a donné lieu à une contribution financière spécifique pour respecter les termes de la Stratégie d'inclusion.

Lors de la vente du complexe en 2016, le projet était inachevé. Seules 238 unités d'habitation en copropriété avaient été achevées dans les ailes C et D de l'îlot A. De même, l'immeuble résidentiel prévu sur l'îlot B n'était pas construit. Le nouveau propriétaire Allied est un propriétaire, gestionnaire et promoteur de bureaux. Il a principalement comme intention d'utiliser la majeure partie de cet îlot pour des espaces à bureaux, tout en se réservant la possibilité d'inclure aussi de l'habitation.

Le projet de règlement autorise un maximum de 1 185 unités de logements sur les îlots A et B, soumis aux conditions de l'entente de développement relatives à l'inclusion de logements abordables. En plus des usages autorisés par le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement du Sud-Ouest, les usages commerciaux de la catégorie C.4 y sont autorisés. Il y est également prévu que les travaux de construction doivent débuter dans les 120 mois suivants son entrée en vigueur.

3.4.1 L'usage bureau

Durant la consultation, plusieurs participants se sont prononcés contre la construction de nouveaux bâtiments à des fins de bureaux sur l'îlot B et en faveur de logements, en soulignant la pénurie qui sévit et en rappelant l'excédent d'espaces à bureaux à louer au centre-ville. D'autres ont fait valoir qu'il importait de privilégier l'usage bureau conformément aux objectifs mis de l'avant dans le Plan d'intervention spécifique de Pointe-Saint-Charles Nord et dans le Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure. Ces derniers visent une prédominance de la fonction emploi dans le triangle de la pointe Saint-Charles Nord adjacent au complexe Le Nordelec. La commission partage cette perspective.

3.4.2 L'usage habitation

Une grande majorité de participants à la consultation ont fait valoir la contradiction résultant de l'article 18 du règlement P-23-022 autorisant un maximum de 1 185 logements sur les îlots

A et B, alors que le promoteur a affirmé clairement son intention de miser avant tout, voire uniquement, sur une offre d'espaces à bureaux.

À la suite de questions transmises à l'arrondissement, la commission comprend que les dispositions du projet de règlement relatives à l'habitation ont pour objectif de respecter l'entente de développement de 2008, encore en vigueur. Cette ligne de conduite adoptée par l'arrondissement présente en effet un avantage : en 2008, l'ancien promoteur El-Ad s'était engagé à respecter les conditions de la Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels. Cela impliquait pour ce promoteur de favoriser la réalisation de logements sociaux et communautaires à hauteur de 15 % du projet, ce qu'il a fait en cédant les terrains identifiés comme îlots C-Ouest et C-Est, et d'intégrer 15 % d'unités abordables sur les îlots A et B, ce qui n'a pas été réalisé. Le Règlement pour une métropole mixte (RMM) est venu remplacer en 2021 la Stratégie d'inclusion dont la portée est incitative. En vertu du RMM, un promoteur développant de l'habitation sur une superficie de 450 m^2 ou plus est tenu de favoriser la réalisation - par une contribution financière, la cession d'un terrain ou la construction d'un projet clé en main - d'un projet d'habitation sociale ou communautaire dont la superficie équivaut à 20 % de celle du projet total. Le RMM prévoit également ce type de contribution pour l'inclusion de logements abordables, mais uniquement dans des zones prédéfinies appelées Zones de logement abordable[128]. Le complexe Le Nordelec n'étant pas situé dans une telle zone, le promoteur Allied ne serait pas tenu d'en inclure en vertu du RMM.

Ainsi, en se basant sur l'idée que le projet de règlement actuel (P-23-022) constitue le prolongement du règlement 06-039-1 de 2012, aussi adopté en vertu de l'article 89 de la Charte, la Ville de Montréal considère que seuls les engagements en matière de logement abordable restent à réaliser pour le site.

La commission reconnaît que cette approche mènerait en effet à la construction de logements sous le prix du marché tout en respectant l'entente de développement, advenant que le promoteur décide de construire les logements nécessaires. En revanche, elle s'explique mal pourquoi, s'il faut absolument respecter l'entente de développement, il est possible d'accepter que le promoteur n'inclue pas 1 185 logements au complexe, ni pourquoi, au même moment, il serait acceptable de modifier l'entente au regard d'autres sujets, notamment la cession de la rue de la Sucrerie à la Ville de Montréal.

[128] Voir https://montreal.ca/articles/metropole-mixte-les-zones-de-logement-abordable-14110.

Comme plusieurs l'ont souligné, les dispositions réglementaires autorisant à la fois un usage commercial accru et un total de 1 185 unités d'habitation au sein du complexe, sans délai de réalisation au-delà de l'obtention du permis de construction, confèrent à la propriété une valeur ajoutée susceptible d'inciter à la spéculation. Pour la commission, octroyer de tels avantages afin d'éviter un retour à moyen terme à une consultation publique ne constituerait pas une bonne pratique en matière d'utilisation des outils réglementaires. La commission estime donc que le règlement proposé en vertu de l'article 89 devrait refléter les intentions réelles en matière d'habitation, et traduire de façon plus précise l'évolution du territoire dont parle l'arrondissement[129].



RECOMMANDATION 2

La commission recommande à la Ville de modifier le nombre maximum de logements autorisés dans le règlement en fonction des intentions réelles de développement, et d'inclure dans l'entente de développement révisée la part de logements abordables à développer en vertu de la Stratégie d'inclusion de logements abordables.

3.4.3 L'usage commercial

Le projet de règlement permettrait d'accueillir sur les îlots A, B et D des espaces commerciaux autorisés par la catégorie d'usage C.4. Cette catégorie comprend des commerces de vente au détail et de faible intensité, dont des restaurants, des bars et des cafés. Ces activités, même si elles sont encadrées et réglementées, peuvent engendrer des nuisances sonores, visuelles et olfactives pour les résidents du complexe et des alentours. Par exemple, un café terrasse situé sur le toit d'un bâtiment peut créer une pollution lumineuse et sonore, perturber la quiétude des riverains et possiblement altérer le caractère patrimonial du site. Dans le cas de l'îlot A, l'interface entre les usages de bureau et d'habitation poserait également des problèmes, notamment en matière d'intimité, de luminosité et de bruit. Il est à noter qu'aucune étude d'impact n'a été réalisée sur ces nuisances.

[129] OCPM, Transcription de la séance de questions et réponses du 25 septembre 2023, doc. 7.2.1, p. 146.

La catégorie d'usage C.4 autorise également des activités commerciales plus intensives au point de vue de l'achalandage, comme des établissements de jeux récréatifs, des salles de danse et de spectacle. Des participants ont rappelé que le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement ayant interdit ces activités dans Griffintown, il est difficile de comprendre pourquoi il n'en serait pas de même dans le projet Le Nordelec.

Il a été également évoqué durant la consultation que certains usages commerciaux instaurés dans l'îlot A, en particulier les services de restauration, ont été remplacés par des bureaux, faute de clientèle, et qu'il conviendrait davantage de consolider la vitalité de la rue Centre comme artère commerciale du quartier. C'est d'ailleurs une visée importante du Plan d'intervention spécifique de Pointe-Saint-Charles Nord. Afin d'assurer la pertinence des choix à cet égard, la commission encourage le développement d'activités commerciales de proximité dans le complexe Le Nordelec, en concertation avec les acteurs du milieu.



RECOMMANDATION 3

La commission recommande à la Ville de :

- soumettre à des analyses d'impacts l'introduction d'usages commerciaux pouvant engendrer des nuisances;
- inciter le promoteur à privilégier des usages commerciaux dans le complexe Le Nordelec qui s'harmonisent avec la consolidation de la rue Centre comme principale artère commerciale du secteur.

3.5 Le cadre bâti

Avec le changement proposé de la vision de développement du site, d'une vocation habitation à une vocation principalement axée vers la mise en place d'un pôle d'emploi, particulièrement sur l'îlot B, plusieurs réserves ont été émises quant à la nature encore évolutive du projet. Le site du Nordelec contribue à l'identité montréalaise. Sa valeur patrimoniale ainsi que celle de ses environs doivent faire l'objet d'une attention plus grande que celle proposée. Bien que l'intention de densifier le site soit bienvenue, des préoccupations ont été relevées quant aux hauteurs présentées, à la proposition architecturale et à la qualité des espaces publics et privés.

3.5.1 Le patrimoine

Pointe-Saint-Charles est le plus ancien quartier de Montréal après le Vieux-Montréal et possède un riche patrimoine construit, paysager et mémoriel. Le quartier possède un caractère propre pour sa diversité architecturale et son cadastre original liés à son histoire.

D'après le Plan d'intervention spécifique de Pointe-Saint-Charles Nord, le site du Nordelec est localisé dans un secteur d'interventions prioritaires mixte aux abords du canal de Lachine et de grande valeur patrimoniale. La commission considère que les projets de règlement n'en tiennent pas suffisamment compte pour ce qui est de son intégration dans le quartier Pointe-Saint-Charles, de même qu'au-delà de celui-ci, particulièrement depuis le secteur Bridge-Bonaventure. C'est pourquoi la commission appuiera son analyse des dispositions des projets de règlement concernant le développement de l'îlot B et du réaménagement de l'îlot A sur la mise en valeur patrimoniale du site.

Le Nordelec est un immeuble de valeur patrimoniale exceptionnelle et identifié comme tel par la Ville de Montréal. Au sein de Pointe-Saint-Charles, il est le « géant de la Pointe », un témoin architectural significatif et fait partie intégrante de l'ensemble patrimonial d'importance que représentent les édifices du Nordelec, de la Belding-Corticelli et de la Redpath. De plus, Le Nordelec et l'îlot B, ancien site où se situaient des entrepôts de la Redpath, sont dans les limites du lieu historique national du Complexe-Manufacturier-du-Canal-de-Lachine. Finalement, dans le Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, Le Nordelec est reconnu comme un marqueur d'intérêt territorial et un repère visuel d'importance. Pour la commission, cet emboîtement d'échelles et les relations entre le site immédiat, le complexe industriel situé le long du canal de Lachine et le secteur Bridge-Bonaventure, doivent être mieux pris en considération dans le projet et dans les modifications réglementaires envisagées.

Considérant l'absence d'études patrimoniales englobant l'ensemble Nordelec - Belding-Corticelli - Redpath, la commission estime que de telles études devraient être réalisées pour documenter les composantes à intégrer dans le projet afin de protéger et mettre en valeur le patrimoine industriel et historique associé au Nordelec.

Les vues vers une telle icône architecturale sont des supports collectifs d'enracinement et d'identification[130]. Or, le projet de développement de l'îlot B restreint les percées visuelles au sein même de l'îlot et depuis certaines rues avoisinantes (Saint-Patrick, De Montmorency)

[130] Serge Carreau, Perla Serfaty, Jacques Des Rochers, Claire Mousseau et Christian Bélanger, Le patrimoine de Montréal - Document de référence, ministère de la Culture et des Communications du Québec, Montréal, 1998.

et le canal de Lachine. De plus, aucune référence visuelle n'est présentée depuis le secteur Bridge-Bonaventure ou à partir du REM et des ponts Victoria et Samuel-De Champlain. Les bâtiments, tels que proposés pour le site, même avec leurs hauteurs modulées, altéreraient significativement l'effet de masse et de majestuosité du Nordelec.

La commission retient l'importance de conserver les attributs de repère visuel à caractère patrimonial du Nordelec et de mettre en valeur sa monumentalité relative. Elle tient à rappeler la volonté de la Ville, dans le Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, de renforcer les marqueurs d'intérêt territorial comme Le Nordelec.

Par son importance dans le paysage montréalais, la commission estime que le développement du site Le Nordelec doit faire preuve d'exemplarité et ainsi assurer un apport remarquable au patrimoine des prochaines générations par la préservation de ses éléments distinctifs, le maintien des vues significatives vers ce bâtiment, et l'enrichissement du paysage urbain et industriel propre à la Pointe-Saint-Charles.



RECOMMANDATION 4

La commission recommande à la Ville de :

- terminer les études patrimoniales pour l'ensemble bâti élargi auquel appartient Le Nordelec;
- appuyer l'ensemble des transformations inscrites aux projets de règlement sur la mise en valeur patrimoniale du complexe Le Nordelec.

3.5.2 Les hauteurs et les densités

La primauté de la valeur patrimoniale du site doit guider le choix des composantes architecturales, à savoir les hauteurs, les densités, le taux d'implantation et l'aménagement des espaces de vie.

La modification demandée au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal afin de permettre une hauteur maximale de 44 m sur l'îlot B a soulevé de nombreuses appréhensions. Le

Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure[131] propose de moduler la volumétrie et l'implantation des nouvelles constructions afin de structurer et préserver les vues d'intérêt, dont celles vers Le Nordelec, également identifié comme un marqueur territorial dont la prédominance visuelle doit être maintenue. Il y est également indiqué de privilégier des hauteurs construites variant entre 7 et 25 mètres en cohérence avec les hauteurs des bâtiments faisant généralement face au canal de Lachine dans Pointe-Saint-Charles. D'ailleurs, le Plan d'intervention spécifique de Pointe-Saint-Charles Nord mentionne explicitement, dans la section sur le traitement architectural et paysager aux abords du canal de Lachine et de la rue Saint-Patrick, que « *les nouvelles constructions devront respecter les paramètres des hauteurs prescrits au Plan d'urbanisme et être en dialogue avec les volumes et types bâtis voisins, qu'ils soient d'intérêt patrimonial ou modestes*[132] ». La commission estime que ces balises sont plus que pertinentes pour le développement du projet Nordelec.

La construction anticipée de deux ailes (A et B) dans l'îlot A n'a fait l'objet d'aucune proposition, et aucune donnée sur les densités actuelle et future n'a été présentée. La commission estime que cet ajout doit préserver le caractère patrimonial de l'occupation historique (chaufferie, cheminée) de cette portion du site. Il devra aussi être précédé d'une évaluation des impacts associés à la construction récente de l'aile C sur les plans de l'ensoleillement, du bruit, du vent et de la mixité des usages qui se font face. Cela permettrait de documenter et possiblement de revoir les hauteurs et la volumétrie proposées avec une appréciation plus fine de l'identité de ce secteur nord-ouest du site.

Les hauteurs proposées au-delà de 25 m ont été fortement remises en question durant la consultation, car elles mineraient l'importance architecturale du Nordelec, tout comme l'intégration des futures constructions de l'îlot B au quartier et aux autres bâtiments patrimoniaux à proximité.

En cohérence avec le Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure et le Plan d'intervention spécifique de Pointe-Saint-Charles Nord, la commission préconise le maintien de la hauteur à 25 m pour l'îlot B. Pour l'îlot A, l'absence de données sur la densité actuelle rend difficile de bien saisir ce que le changement de hauteur à 44 m et un COS de 6 auraient sur le prolongement des ailes A et B. Une révision du projet quant à la densité et au taux d'occupation au sol devra être faite pour les deux îlots.

---

[131] Consultation publique sur le Plan directeur Bridge-Bonaventure, Ville de Montréal, Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.1, p. 76-77.

[132] Ville de Montréal, Plan d'intervention du secteur Pointe-Saint-Charles Nord – Octobre 2017, doc. 5.3.3, p. 34.

3.5.3 L'architecture

En 1990, l'ensemble architectural constitué des bâtiments Nordelec - Belding-Corticelli - Redpath a été désigné par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada comme le plus important complexe industriel du Canada.

La transition volumétrique entre les nouvelles constructions proposées pour l'îlot B, l'édifice Le Nordelec et les bâtiments à plus petite échelle situés à proximité, a suscité beaucoup de réserves durant la consultation. Il en va de même pour la proposition architecturale des intentions en matière d'usages, qui a été jugée incomplète. La commission y souscrit.

La proposition d'une affectation mixte emploi et habitation a été en général bien reçue et correspond aux objectifs énoncés en la matière dans le Plan d'intervention spécifique de Pointe-Saint-Charles Nord. Cependant aucune information détaillée ni aucun engagement quant au nombre ou au ratio entre les espaces destinés à l'emploi et au logement n'ont été fournis. Pareillement, aucun détail sur la localisation ou sur un nombre minimum de logements à construire n'a été mentionné. La commission estime que ces renseignements sont essentiels, car les paramètres architecturaux (incluant le dégagement entre les bâtiments ou les tours), les restrictions d'usage par étage et les exigences d'aménagement diffèrent pour de l'habitation, du commercial et des bureaux ou espaces de travail avec une offre nichée.

Outre l'absence d'études patrimoniales, plusieurs autres documents et études manquent ou doivent être mis à jour. Citons, entre autres :

- des balises architecturales plus claires (matérialité, échelle, texture, trame urbaine, paysage, espaces publics) incluant des plans détaillés des élévations;
- une documentation sur les densités;
- des études éoliennes et acoustiques, entre autres, pour les ailes existantes de l'îlot A et les bâtiments à construire sur les îlots A et B;
- une révision du modèle et des paramètres architecturaux (patrimoine, volumétrie, formulation architecturale plus fine) des ailes A et B de l'îlot A.

Pour la commission, le renvoi systématique au PIIA pour la définition des critères d'évaluation architecturale est problématique, puisque la facture architecturale du projet n'est pas arrêtée. Parmi les éléments qu'il conviendrait d'inclure au règlement, mentionnons des conditions plus détaillées associées à l'émission d'un permis de démolition, de transformation ou de construction, tels les critères d'aménagement et d'architecture.

Le projet d'agrandissement de l'îlot A n'a pas été documenté et mérite de mieux refléter le passé industriel et la volumétrie des anciens bâtiments dans cette section du site. Une formulation architecturale plus fine, voire un rappel de la cheminée de la Chaufferie à l'angle des rues Shearer et Saint-Patrick, permettrait de mieux prendre en considération l'échelle de l'agrandissement et d'éviter le piège du façadisme. La commission est favorable à une révision du projet de modification de l'îlot A afin de poser un geste innovant et respectueux de l'architecture du Nordelec et de l'ensemble patrimonial auquel il appartient.



RECOMMANDATION 5

La commission recommande à la Ville de :

- maintenir la limite de hauteur de l'îlot B à 25 m dans le Plan d'urbanisme;
- réviser, en se basant sur des études patrimoniales complètes, les limites de hauteurs et de densités ainsi que la proposition architecturale des nouvelles constructions sur l'îlot A.

RECOMMANDATION 6

La commission recommande à la Ville d'identifier dans le règlement des critères d'évaluation architecturale pour l'îlot A et de bonifier ceux présentés pour l'îlot B.

RECOMMANDATION 7

La commission recommande à la Ville que soient actualisées les études d'impacts éoliens et acoustiques des ajouts projetés au site du Nordelec, ainsi que les analyses des nuisances associées à la volumétrie des récents ajouts sur l'îlot A.

Les participants à la consultation ont été critiques vis-à-vis de la latitude du projet de règlement concernant les délais de réalisation et le phasage du projet. Les règlements précédents exigeaient que les travaux de construction soient exécutés dans les 120 mois suivant leur entrée en vigueur. Or, il est maintenant proposé que les travaux débutent à

l'intérieur d'une période de 120 mois. Cela ouvre la porte à un précédent, car une fois le permis de construction ou de transformation émis, il n'y a plus d'échéance pour la complétion du projet. Par le fait même, il n'y aurait plus aucun mécanisme ou incitatif à réviser le règlement ou à en élaborer un nouveau. De plus, aucune disposition n'a été inscrite au projet de règlement quant au phasage pour la réalisation du projet.

Signalons enfin qu'aucune mention quant à la contribution à la réduction de l'empreinte carbone n'a été faite, malgré l'intention affirmée par le promoteur de contribuer à la transition écologique.



RECOMMANDATION 8

La commission recommande à la Ville d'intégrer au projet de règlement des dispositions sur le phasage du projet et sur le délai de réalisation afin que les travaux de construction soient exécutés dans les 120 mois suivant l'entrée en vigueur du règlement.

3.6 Les espaces publics

Le Plan d'intervention spécifique de Pointe-Saint-Charles Nord propose de créer de nouveaux accès publics au parc linéaire du canal de Lachine et de réduire les espaces minéralisés en augmentant le verdissement au sol. Pour ce faire, la vocation de la rue de la Sucrerie ainsi que l'aménagement d'allées piétonnes sur l'îlot B méritent une attention particulière afin de mieux circonscrire des critères et des balises à intégrer dans les modifications réglementaires proposées.

3.6.1 La rue de la Sucrerie

En 2008, l'entente de développement entre la Ville et le promoteur El-Ad prévoyait la cession à la Ville de l'emprise de la rue de la Sucrerie entre les rues Richardson et Saint-Patrick pour en faire une rue publique. Il est maintenant proposé de maintenir la vocation privée de cette section du site, ce qui a soulevé durant la consultation des interventions sur les enjeux de

sécurité, d'entretien, d'augmentation du taux d'occupation au sol, de droits de passage et d'officialisation des adresses municipales pour les résidents du Nordelec. La commission partage ces préoccupations et est favorable à ce que la rue soit transférée à la Ville de Montréal, afin qu'elle devienne aussi un axe de connectivité, principalement piéton, vers le canal de Lachine, à l'instar des rues Island à Pointe-Saint-Charles et McTavish au centre-ville. L'accès au nord de la rue de la Sucrerie vers le débarcadère et le stationnement du Nordelec (îlot A) devra être aménagé comme un axe de circulation partagé.

La commission est également d'avis que les enjeux de sécurité à l'intersection des rues Richardson et de la Sucrerie, où se trouvent la résidence de la Cité des Bâtisseurs, la coopérative Le Chalutier, la caserne de pompiers et le parc Joe-Beef, militent contre l'implantation à cet endroit d'une entrée de stationnement souterrain et d'un débarcadère.



RECOMMANDATION 9

La commission recommande à la Ville de ne pas implanter une entrée de stationnement souterrain et un débarcadère à l'angle des rues de la Sucrerie et Richardson.

3.6.2 Les allées piétonnes

Les allées prévues entre les bâtiments de l'îlot B sont définies comme des espaces verts avec des aménagements permettant la tenue d'activités événementielles et d'animation. Or, les hauteurs des bâtiments proposées et l'étroitesse des corridors font que les aménagements mis de l'avant seront fortement minéralisés et très ombragés. Il en résultera une faible contribution à la réduction des îlots de chaleur, au verdissement et à la biodiversité locale du site, tel que préconisé par le Plan d'action Canopée de la Ville de Montréal. Ces considérations s'appliquent également aux espaces entre les ailes proposées pour l'îlot A.

De même, la création de toits verts ne favorise en rien l'accessibilité à des espaces verts publics, bien qu'ils puissent contribuer à la transition écologique du secteur. La superficie et l'impact réel de ces toits devraient être documentés.

Dans les deux cas, la commission propose de documenter le pourcentage d'espaces verts au sol et sur les toits et de présenter, tel qu'inscrit dans les règlements émis en 2007 et 2012, un

plan d'aménagement paysager préalablement à l'émission du permis de construction ou de transformation.

RECOMMANDATION 10

La commission recommande à la Ville de :

- municipaliser la rue de la Sucrerie et d'en faire un espace public;
- d'inscrire au règlement le dépôt d'un plan d'aménagement paysager préalablement à l'émission d'un permis de construction ou de transformation.

3.7 La mobilité

3.7.1 La circulation

Les problèmes de circulation évoqués lors de la consultation de 2012, loin de s'atténuer, se sont intensifiés. La rue Saint-Patrick demeure lourdement congestionnée aux heures de pointe entre le pont des Seigneurs et la rue Bridge par la circulation de transit de véhicules, de camions de livraison et d'autobus. Cet embouteillage serait accentué par le manque de synchronisation des feux de circulation et les travaux. Il en résulte des nuisances nombreuses, qu'il s'agisse de pollution, de bruit, de poussière, sans parler d'enjeux de sécurité dans un quartier largement résidentiel et à proximité de parcs bien fréquentés.

De nombreux participants ont estimé que l'ajout de véhicules généré par près d'un millier de places de stationnement que comptera le projet à terme accentuerait ce problème matin et soir, non seulement sur les rues Saint-Patrick et Richardson, mais aussi sur les rues Centre, des Seigneurs, Wellington et Bridge. Ils ont aussi fait valoir que l'enclavement du quartier et la configuration des routes et des ponts remettaient en cause la capacité du secteur à supporter un surplus d'achalandage.

À la demande du promoteur Allied, la firme Cima+ a effectué en 2005 une première étude d'impact sur les déplacements pour le projet Nordelec. Une mise à jour a été produite utilisant

les plus récentes données de comptage recueillies par la Ville en 2017 et 2019, données ajustées par Cima+ en 2021. Le secteur d'étude retenu pour l'analyse des impacts du projet Le Nordelec est délimité par le quadrilatère formé des rues Saint-Patrick, Centre, Wellington et Island. L'étude évalue que c'est l'îlot B qui induira le plus de déplacements à cause de sa plus grande superficie de bureaux et que les débits générés seront plus nombreux en après-midi que le matin, parce que les activités commerciales induisent plus de déplacements à cette période. Si les simulations démontrent une fluidité de l'écoulement de la circulation sur les axes entourant le projet, l'intersection Wellington et Bridge affiche des conditions critiques.

L'étude propose des mesures de mitigation afin de minimiser l'impact du projet sur le réseau routier[133] :

- une optimisation des minutages des feux de circulation sur Saint-Patrick aux intersections des rues De Montmorency et des Seigneurs, sans impacter la traversée des piétons;
- une élimination du stationnement sur la rue De Montmorency entre l'accès au stationnement et la rue Saint-Patrick, afin de dégager la visibilité;
- une concertation avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable et ses partenaires pour améliorer la circulation à l'intersection des rues Bridge et Wellington, qui subit les effets critiques du débit important de véhicules entre le centre-ville et la Rive-Sud;
- un plan de gestion des déplacements pour diminuer la dépendance à l'automobile en faveur des modes actifs et collectifs;
- une utilisation des cases de stationnement destinées aux bureaux par les résidents du secteur durant les soirées et les fins de semaine, dans le but de réduire l'offre totale de cases de stationnement et d'en optimiser la disponibilité.

Par ailleurs, il a été noté durant la consultation que l'étude de circulation limite les observations de 16 h à 17 h, alors que les heures de pointe débutent plutôt vers 15 h et durent souvent jusqu'à 18 h et même 19 h, s'il y a des activités au centre-ville.

Pour la commission, les mesures proposées dans l'Étude d'impact sur les déplacements peuvent certainement concourir à atténuer partiellement et temporairement la circulation autour du site. Une véritable amélioration demeure cependant tributaire de la mise en place des mesures prévues dans le Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure pour apaiser la circulation sur les grands axes routiers et réduire la circulation de transit. À ce titre, le projet de déviation de la circulation en provenance et en direction du pont Victoria

[133] Cima +, Étude d'impact sur les déplacements – Novembre 2022, doc. 3.2.3, p. 28.

vers l'axe Bonaventure aura un effet certain sur la réduction des débits sur les rues Bridge, Wellington et Mill et, par conséquent, sur la rue Saint-Patrick[134].



RECOMMANDATION 11

La commission recommande à la Ville de :

- faire compléter l'Étude d'impact sur les déplacements en prolongeant l'observation des heures de circulation entre 15 h et 19 h;
- donner suite aux mesures de mitigation proposées dans l'Étude d'impact sur les déplacements afin de minimiser l'effet du projet de construction sur le réseau routier.

3.7.2 Les déplacements actifs et collectifs

Les mesures proposées par l'Étude d'impact en vue d'un plan de gestion des déplacements contribueraient assurément à la réalisation de la transition écologique visée par le Plan climat 2020-2030, en participant à la réduction de l'utilisation de la voiture et au transfert des déplacements vers les transports actifs, collectifs et partagés. La commission estime que certaines d'entre elles devraient être comprises dans l'entente de développement entre la Ville et le promoteur, comme la promotion d'alternatives (transports actif et collectif, autopartage, taxi et covoiturage), la signature d'un bail avec un service d'autopartage comprenant l'aménagement d'unités de stationnement réservées à cet usage et l'installation de bornes de recharge pour les voitures électriques.

[134] Consultation publique sur le Plan directeur Bridge-Bonaventure, Ville de Montréal, Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.1, p. 58.

RECOMMANDATION 12

La commission recommande à la Ville de :

- donner suite aux mesures du plan de gestion des déplacements proposées dans l'Étude d'impact sur les déplacements en vue de réduire la dépendance à l'auto solo;
- intégrer dans l'entente de développement des modalités de contribution à l'atteinte des objectifs du Plan climat 2020-2030 visant la réduction des déplacements en auto solo.

3.7.3 Le stationnement

En tenant compte du projet voisin de l'îlot E, le projet comptera plus d'un millier d'unités de stationnement souterrain, ce qui représenterait une augmentation considérable dans un environnement déjà congestionné. Le projet de règlement renvoie à un ratio d'au moins une unité de stationnement pour 2 unités de logement sur l'îlot A. En ce qui a trait aux bureaux, le règlement de zonage de l'arrondissement du Sud-Ouest autorise un nombre minimal d'une unité par 200 m^2 et un maximum d'une unité par 100 m^2. Pour les commerces, un nombre minimal d'une unité par 200 m^2 et un nombre maximal d'une unité par 75 m^2[135].

Selon l'Étude d'impact sur les déplacements, l'offre de stationnement associée au projet, tout en respectant les normes de l'arrondissement, satisferait à la demande maximale et éviterait les débordements sur les rues avoisinantes. Toutefois, il a été jugé par plusieurs participants que cette offre contribuerait à exacerber la congestion sur les rues Saint-Patrick, Wellington, Bridge et des Seigneurs, sans oublier qu'elle ne favoriserait pas l'atteinte des objectifs de carboneutralité de la Ville de Montréal.

La commission s'étonne, quant à elle, que les ratios de stationnement retenus dans le projet de règlement à l'étude soient les mêmes que ceux apparaissant aux règlements de 2007 et 2012, alors que le Plan climat 2020-2030 prévoit un transfert de 25 % des déplacements en auto solo vers des modes moins énergivores et polluants. Or, il est reconnu que l'offre de stationnement est un facteur déterminant dans l'atteinte de cet objectif. Dans ce contexte,

[135] Cima +, Étude d'impact sur les déplacements – Novembre 2022, doc. 3.2.3, p. 22.

on aurait pu s'attendre à ce que les ratios de stationnement proposés soient à tout le moins alignés sur ceux retenus dans le Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure. Ce dernier propose en effet de limiter l'offre en stationnement véhiculaire des futurs projets immobiliers dans les sous-secteurs du triangle de la pointe Saint-Charles Nord, du bassin Wellington et ses abords, et de la pointe du Moulin, à une offre maximale, plutôt que minimale, d'une unité pour 2 logements et d'une unité pour 150 m^2 de superficie de plancher pour un usage autre que résidentiel[136].



RECOMMANDATION 13

La commission recommande à la Ville de réviser les ratios de stationnement du projet afin de répondre aux objectifs du Plan climat 2020-2030.

[136] Consultation publique sur le Plan directeur Bridge-Bonaventure, Ville de Montréal, Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure, doc. 3.1, p. 61.




Modifications au Plan d'urbanisme


Terrains Nordelec
Soirée de questions-ré ses
25 septembre 2023



4 Conclusion

La consultation sur les projets de règlement permettant l'agrandissement du complexe Le Nordelec a mis en relief tant l'attachement des participants à cet immeuble patrimonial que leur déconvenue devant une proposition qui leur est apparue incertaine quant à ses visées et à son échéancier de réalisation. C'est pourquoi plusieurs d'entre eux ont contesté le recours à l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal, sachant que ce même site avait fait l'objet de deux consultations en 2007 et 2012 sous l'égide du même article, concernant des projets de règlement jugés beaucoup plus explicites quant aux intentions et aux modalités de développement recherchées.

L'article 89 cible les projets qui, par leur caractère structurant et innovant, contribuent au développement économique, social et culturel de la métropole, tout en tenant compte des besoins et des aspirations des citoyens. Ces projets doivent répondre à des critères d'évaluation relatifs, entre autres, à la compatibilité et la mitigation des impacts avec le milieu, à la qualité d'intégration, à l'amélioration de l'espace public et du paysage urbain, à la réduction des impacts environnementaux, de même qu'à la mise en valeur du patrimoine bâti.

Or, il devient difficile de juger de la conformité à ces critères lorsqu'au départ un projet et sa traduction dans un règlement ne sont pas précis quant à leurs finalités et aux conditions de leur mise en œuvre. À ce titre, alors que le promoteur se définit comme un propriétaire et un gestionnaire d'espaces à bureaux et présente un projet de construction centré sur

cette vocation, il paraît étonnant que le projet de règlement autorise un maximum de 1 185 logements sur les îlots A et B. Aussi, on ne peut que s'interroger sur le délai de 10 ans autorisé pour débuter les travaux de construction, tout comme sur le renvoi quasi exclusif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) pour des précisions concernant la volumétrie, l'aménagement et le parti architectural du projet. Le Nordelec étant un élément phare du patrimoine industriel du canal de Lachine, il aurait été éclairant que la proposition soumise soit plus détaillée sur le plan de son architecture et de sa matérialité.

Mentionnons de surcroît que les dispositions relatives au stationnement et à la mobilité auraient mérité de s'intégrer à une planification d'ensemble dans l'arrondissement, notamment afin de respecter l'objectif de carboneutralité inscrit au Plan climat 2020-2030 et au Plan d'urbanisme et de mobilité à paraître bientôt, ainsi qu'à l'enjeu de la circulation de transit et au réaménagement à venir du secteur Bridge-Bonaventure.

La prise en compte des critères d'évaluation de l'article 89 de la Charte de la Ville de Montréal contribue à rendre les règlements plus explicites. C'est dans cet esprit que la commission formule ses recommandations. Ces dernières s'appuient sur le caractère patrimonial du complexe Le Nordelec, sur son insertion dans le quartier, de même que sur les orientations et les objectifs mis de l'avant dans le Plan d'intervention spécifique de Pointe-Saint-Charles Nord et le Plan directeur de mise en valeur du secteur Bridge-Bonaventure.

La commission tient à remercier les représentants de l'arrondissement du Sud-Ouest et du promoteur pour la documentation déposée et l'attention qu'ils ont accordée aux questions provenant des participants ou de la commission elle-même. La commission remercie également toutes les personnes, organisations et regroupements ayant contribué à l'analyse du projet en posant des questions, en exprimant leurs opinions et en soumettant des mémoires. Elle souhaite enfin exprimer sa reconnaissance au personnel de l'Office de consultation publique de Montréal pour son soutien tout au long de ses travaux.

Signé à Montréal, ce 15 février 2024.



Nicole Brodeur, présidente de la consultation



Nathalie Zinger, commissaire *ad hoc*



Habib El-Hage, commissaire *ad hoc*

ANNEXE 1 - Les déclarations d'engagement des commissaires

OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL

Déclaration d'engagement

Je soussignée Nicole Brodeur commissaire *ad hoc* de l'OCPM, et présidente de cette démarche, accepte ce mandat et déclare avoir pris connaissance du Code d'éthique et de déontologie des commissaires de l'Office et en saisir le sens et la portée. J'affirme ma ferme résolution à me comporter conformément aux principes énoncés dans le Code. Je m'engage aussi à adopter une conduite éthique guidée par les valeurs de l'Office.

Le présent engagement s'inscrit dans une démarche visant à favoriser un climat organisationnel sain et collégial et le plein accomplissement des travaux de la consultation publique en conformité avec la mission de l'Office. Il est également de nature à responsabiliser les commissaires dans leurs actions et à générer un climat de confiance du public envers les travaux de la consultation publique Terrains Nordelec.

Nicole Brodeur

Signature
Commissaire *ad hoc* de l'Office de consultation publique de Montréal

10 août 2023

Date

1550, rue Metcalfe, bureau 1414, Montréal (Québec) H3A 1X6 ♦ Tél. 514 872-3568
ocpm.qc.ca

OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL

Déclaration d'engagement

Je soussigné Habib El Hage commissaire *ad hoc* de l'OCPM, accepte ce mandat et déclare avoir pris connaissance du Code d'éthique et de déontologie des commissaires de l'Office et en saisir le sens et la portée. J'affirme ma ferme résolution à me comporter conformément aux principes énoncés dans le Code. Je m'engage aussi à adopter une conduite éthique guidée par les valeurs de l'Office.

Le présent engagement s'inscrit dans une démarche visant à favoriser un climat organisationnel sain et collégial et le plein accomplissement des travaux de la consultation publique en conformité avec la mission de l'Office. Il est également de nature à responsabiliser les commissaires dans leurs actions et à générer un climat de confiance du public envers les travaux de la consultation publique Terrains Nordelec.

Signature
Commissaire *ad hoc* de l'Office de consultation publique de Montréal

10.08-2023
Date

1550, rue Metcalfe, bureau 1414, Montréal (Québec) H3A 1X6 ♦ Tél. 514 872-3568
ocpm.qc.ca

OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL

Déclaration d'engagement

Je soussignée Nathalie Zinger commissaire *ad hoc* de l'OCPM, accepte ce mandat et déclare avoir pris connaissance du Code d'éthique et de déontologie des commissaires de l'Office et en saisir le sens et la portée. J'affirme ma ferme résolution à me comporter conformément aux principes énoncés dans le Code. Je m'engage aussi à adopter une conduite éthique guidée par les valeurs de l'Office.

Le présent engagement s'inscrit dans une démarche visant à favoriser un climat organisationnel sain et collégial et le plein accomplissement des travaux de la consultation publique en conformité avec la mission de l'Office. Il est également de nature à responsabiliser les commissaires dans leurs actions et à générer un climat de confiance du public envers les travaux de la consultation publique Terrains Nordelec.

Signature
Commissaire *ad hoc* de l'Office de consultation publique de Montréal

10 août 2023
Date

1550, rue Metcalfe, bureau 1414, Montréal (Québec) H3A 1X6 ♦ Tél. 514 872-3568
ocpm.qc.ca

ANNEXE 2 - Les renseignements relatifs au mandat

Mandat

Le 12 juin 2023, le conseil municipal de Montréal a confié à l'OCPM le mandat de tenir une consultation publique sur deux projets de règlement visant à encadrer des transformations sur le site Le Nordelec :

- le projet de règlement P-04-047-252 modifiant le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal (04-047) relativement aux immeubles Le Nordelec;
- le projet de règlement P-23-022 autorisant la démolition, l'occupation, la transformation et la construction de bâtiments sur les immeubles bordés par les rues Saint-Patrick, De Montmorency, Richardson et Shearer et sur les lots 2 160 226, 2 160 227 et 1 852 800. Ce projet de règlement serait adopté en vertu de l'article 89(3) de la Charte de la Ville de Montréal, qui exige la tenue d'une consultation publique de l'OCPM au préalable.

Commissaires et analystes assignés au dossier

Nicole Brodeur, présidente de la commission
Habib El-Hage, commissaire *ad hoc*
Nathalie Zinger, commissaire *ad hoc*
Marc-André Lapointe, analyste

Équipe de l'OCPM

Soraya Boucetta, analyste
Philippe Bourke, président par intérim
Sébastien Boyer, technicien administratif
Caroline d'Auteuil, consultante
Laurent Maurice Lafontant, agent administratif
Sophie Lepage, adjointe à la direction
Lizon Levesque, adjointe administrative
Laurent-Olivier Lord, consultant
Gabriel Martre-Dufour, chargé aux affaires publiques
Joseph Tchinda Kenfo, analyste
Gilles Vézina, attaché de recherche et de documentation

Mise en page et graphisme

Raphaëlle Aubin

Personnes représentant l'arrondissement du Sud-Ouest, Ville de Montréal

Julie Nadon, Chef de division Urbanisme, Direction de l'aménagement urbain et du patrimoine
Martin Proulx, Conseiller en aménagement, Division de l'urbanisme, Direction de l'aménagement urbain et du patrimoine

Personnes représentant le Fonds de placement immobilier Allied Properties (promoteur)

Matthieu Gioanni, Gestionnaire Principal, Développement
Martin Leblanc, Associé principal chez Sid Lee Architecture

Personnes ayant posé des questions à la séance de questions du 25 septembre 2023

Christiane Roy
Mario Cavalancia
Denis Charron
Patrick Rhéaume-Espinoza
Paul-Émile Rioux
Julien Charrette
Claude Michaud
Marianne Cloutier
Richard Weindsok
Simon Paquette
Jean-Michel Carp
Lucie Mainville
Mélanie Brunet
Louise Bédard
Ross Cockrane
Mithra Zahedi
Michèle Corbeil
Gabrielle Richard
Abraham Lare

Albert Bourassa
Margot Cilvestro
Louise Daoust
Antoine Kilo
Guillaume Vincent
Jocelyne Bernier
Louise Paquin
Debbie Price
Mike McGuire
Éric Lapointe

Mémoires avec présentation devant les commissaires

30 octobre 2023, après-midi

Patrick Rhéaume-Espinoza
Mario Cavalancia
Louise Bédard, STOA Architecture
Francis Dolan, Regroupement Information Logement (RIL) Pointe-Saint-Charles

30 octobre 2023, soirée

Karine Triollet et Simon Paquette, Action-Gardien—CDC de Pointe-Saint-Charles
Marianne Cloutier, Syndicat de copropriétés Le Nordelec Lofts Authentiques N1
Denis Charron et Jocelyne Bernier, Cité des Bâtisseurs
Dinu Bumbaru, Héritage Montréal
Guillaume Vincent, citoyen/Syndicat de copropriétés Le Nordelec Condos Urbains — Tour 1

Présentation devant les commissaires, sans mémoire

30 octobre 2023, soirée

Paolo Pazzia

Mémoires déposés sans présentation devant les commissaires

BLTA
Jean-Michel Carpe
France Rivet
Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles
Romain Fayolle

Le Syndicat des copropriétaires des Lofts Redpath
Mary Cambal et Roger Monette
RESO
Akina Fay
SDC Pointe-Saint-Charles
Polina Rolich
Florence Chevalier
Groupe Melki
Éric Lapointe
Agence Parcs Canada

Opinions reçues en ligne

Danik Chartrand
Levi Richer
Isabelle Hébert
Simon Boiteau
Laila Daquin
Albert Bourassa
Alexander Karpov
Helena Lin
Philippe Morency-Potvin
B.P
Justine Gagnon
Florence Chevalier
Valérie Pek
Marilou Tremblay
Marie-Claude Martel
Alex Sakiz
Tomasz Neugebauer
Emy Gelé
Gabriel Altit
Sébastien Lauzon Giguère
Antoine Kilo
Jean-Michel Carpe
Rosalie Beauche
Jaclyn Ting

Patrick Mckenna
Benjamin Dubois
Yves Simoneau
Mélanie Laviolette
Filomena Petosa
Camilo G
Rachel Laurendeau Roger
Maclean Sylviane
Retuerta Donald Côté
Debbie Price
Paolo Pazzia
Nour El Houda Derouiche
Dmitri Sapeguin
Polina Rolich
Mme Poupart

ANNEXE 3 - Les recommandations

RECOMMANDATION 1

La commission recommande à la Ville d'adopter les projets de règlement sous réserve des recommandations qui suivent.

RECOMMANDATION 2

La commission recommande à la Ville de modifier le nombre maximum de logements autorisés dans le règlement en fonction des intentions réelles de développement, et d'inclure dans l'entente de développement révisée la part de logements abordables à développer en vertu de la Stratégie d'inclusion de logements abordables.

RECOMMANDATION 3

La commission recommande à la Ville de :

- soumettre à des analyses d'impacts l'introduction d'usages commerciaux pouvant engendrer des nuisances;
- inciter le promoteur à privilégier des usages commerciaux dans le complexe Le Nordelec qui s'harmonisent avec la consolidation de la rue Centre comme principale artère commerciale du secteur.

RECOMMANDATION 4

La commission recommande à la Ville de :

- terminer les études patrimoniales pour l'ensemble bâti élargi auquel appartient Le Nordelec;
- appuyer l'ensemble des transformations inscrites aux projets de règlement sur la mise en valeur patrimoniale du complexe Le Nordelec.

RECOMMANDATION 5

La commission recommande à la Ville de :

- maintenir la limite de hauteur de l'îlot B à 25 m dans le Plan d'urbanisme;
- réviser, en se basant sur des études patrimoniales complètes, les limites de hauteurs et de densités ainsi que la proposition architecturale des nouvelles constructions sur l'îlot A.

RECOMMANDATION 6

La commission recommande à la Ville d'identifier dans le règlement des critères d'évaluation architecturale pour l'îlot A et de bonifier ceux présentés pour l'îlot B.

RECOMMANDATION 7

La commission recommande à la Ville que soient actualisées les études d'impacts éoliens et acoustiques des ajouts projetés au site du Nordelec, ainsi que les analyses des nuisances associées à la volumétrie des récents ajouts sur l'îlot A.

RECOMMANDATION 8

La commission recommande à la Ville d'intégrer au projet de règlement des dispositions sur le phasage du projet et sur le délai de réalisation afin que les travaux de construction soient exécutés dans les 120 mois suivant l'entrée en vigueur du règlement.

RECOMMANDATION 9

La commission recommande à la Ville de ne pas implanter une entrée de stationnement souterrain et un débarcadère à l'angle des rues de la Sucrerie et Richardson.

RECOMMANDATION 10

La commission recommande à la Ville de :

- municipaliser la rue de la Sucrerie et d'en faire un espace public;
- d'inscrire au règlement le dépôt d'un plan d'aménagement paysager préalablement à l'émission d'un permis de construction ou de transformation.

RECOMMANDATION 11

La commission recommande à la Ville de :

- faire compléter l'Étude d'impact sur les déplacements en prolongeant l'observation des heures de circulation entre 15 h et 19 h;
- donner suite aux mesures de mitigation proposées dans l'Étude d'impact sur les déplacements afin de minimiser l'effet du projet de construction sur le réseau routier.

RECOMMANDATION 12

La commission recommande à la Ville de :

- donner suite aux mesures du plan de gestion des déplacements proposées dans l'Étude d'impact sur les déplacements en vue de réduire la dépendance à l'auto solo;
- intégrer dans l'entente de développement des modalités de contribution à l'atteinte des objectifs du Plan climat 2020-2030 visant la réduction des déplacements en auto solo.

RECOMMANDATION 13

La commission recommande à la Ville de réviser les ratios de stationnement du projet afin de répondre aux objectifs du Plan climat 2020-2030.



Office de consultation publique de Montréal
1550, rue Metcalfe, bureau 1414
Montréal (Québec) H3A 1X6
Téléphone : 514 872-3568

OFFICE
DE CONSULTATION PUBLIQUE
DE MONTRÉAL

L'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), créé en septembre 2002 et inscrit à la Charte de la Ville de Montréal, est un organisme indépendant qui réalise les mandats de consultation publique confiés par le conseil municipal ou le comité exécutif de la Ville de Montréal.

L'OCPM est chargé de recueillir l'opinion des citoyens et des parties prenantes concernées sur divers sujets. Ses commissaires ne sont ni des élus ni des employés municipaux et mènent les débats en toute impartialité.

Une consultation publique de l'OCPM permet la compréhension en profondeur d'un projet et de ses enjeux. Elle donne une voix à la communauté, offre une tribune pour poser des questions et recueille les points de vue afin de préparer des recommandations spécifiques pour la décision publique.

L'OCPM a également le mandat de proposer des règles afin d'assurer la mise en place de mécanismes de consultation crédibles, transparents et efficaces à Montréal.

ocpm.qc.ca

Suivez l'OCPM sur...