



# MISE EN VALEUR DU SECTEUR DE PLANIFICATION BRIDGE-BONAVENTURE

## COMPTE RENDU DE L'ATELIER 1

**La mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques soutenue par une trame verte et bleue**

**Jeudi, 15 avril 2021 de 14h à 17h**

PRÉSENTÉ À :

Ville de Montréal

Service de l'urbanisme et de la mobilité

Direction de l'urbanisme

**Division de l'aménagement et du design urbain**

28 avril 2021

## Crédits

### Analyse et rédaction

Camille Batal, Agente de projet

Élisabeth Fluet-Asselin, Agente de projet

Alexander Nizhelski, Chargé de projet

### Équipe de projet

Camille Batal / Agente de projet

Emmanuelle Biroteau / Agente de projet

Élisabeth Fluet-Asselin / Agente de projet

Nathalie Francès / Chargée de projet

Adelene Frissou / Graphiste, Agent de communication

Marianik Gagnon / Conseillère principale et coordonnatrice, participation publique

Josselyn Guillarmou / Analyste-rédacteur

Fahim Haque / Agent de mobilisation

Alexander Nizhelski / Chargé de projet

Jessica Perrin / Chargée de projet

Marie-Dina Salvione / Chargée de projet

Jessica St-Pierre / Chargée de communication

## À propos de l'INM

**L'INM est une organisation indépendante et non partisane qui a pour ambition d'accroître la participation des citoyennes et des citoyens à la vie démocratique.**

L'action de l'INM a pour effet d'encourager la participation citoyenne et de contribuer au développement des compétences civiques, au renforcement du lien social et à la valorisation des institutions démocratiques.

L'équipe de l'INM est animée par la conviction que la participation citoyenne renforce la démocratie.

### Pour nous joindre

5605, avenue de Gaspé, bur. 404  
Montréal (Québec) H2T 2A4

Téléphone : 1 877 934-5999

Télécopieur : 514 934-6330

Courriel : [inm@inm.qc.ca](mailto:inm@inm.qc.ca)

[www.inm.qc.ca](http://www.inm.qc.ca)

## Faits saillants

Dans le cadre de la planification sur l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure, la Ville de Montréal a mis en place une démarche de concertation visant à alimenter l'élaboration de son plan directeur, incluant la mise sur pied d'une table de concertation et d'ateliers thématiques. Le but de ces ateliers est de commenter les objectifs et les balises d'aménagement préliminaires, élaborés par la Ville en fonction des recommandations du rapport de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), et de prioriser les interventions permettant la mise en œuvre du plan directeur.

La mise en valeur des richesses patrimoniales, culturelles et territoriales du secteur Bridge-Bonaventure passe par la mise en réseau des espaces verts et publics. Ce premier atelier a permis aux participants d'imaginer la transformation radicale du secteur par la mise en place d'une trame verte et bleue ambitieuse et structurante.

Après une présentation synthétique des enjeux et informations du [cahier de préparation à l'atelier 1](#), les personnes participantes ont été divisées en sous-groupes et ont été invitées à répondre à trois questions:

- Est-ce que la trame verte et bleue proposée permet de mettre en valeur les lieux emblématiques tout en les rendant accessibles depuis les quartiers environnants? Si non, que suggérez-vous de modifier?
- Considérant que la Ville n'est pas propriétaire d'une grande partie des terrains et qu'elle dispose de ressources financières limitées, comment mettre en œuvre la trame verte et bleue ?
- En prenant en considération les éléments discutés, quelles sont les interventions à prioriser ?

Lors des discussions sur la mise en valeur et l'accessibilité des lieux emblématiques soutenus par une trame verte et bleue, il a d'abord été question d'évaluer la faisabilité des interventions proposées. Plusieurs personnes participantes soulignent, par exemple, l'importance de respecter la biodiversité dans le cadre des projets, d'évaluer les activités industrielles présentes et leurs impacts et finalement en examinant plus précisément la faisabilité des corridors végétalisés. Les personnes présentes ont également discuté d'améliorations possibles à l'expérience des usagers, soit en liant les parcours entre eux, en mettant en place des mesures pour l'attractivité et la qualité de vie ou en concevant la trame comme un axe structurant. Finalement, les limites de la planification ont été discutées à plusieurs reprises, particulièrement sur le besoin de pousser la réflexion sur la mise en valeur au-delà de la simple connectivité, et sur celui de tenir compte de projets de développement à venir.

La deuxième partie de l'atelier a permis de discuter des moyens permettant la mise en œuvre de la trame verte et bleue. Les personnes participantes proposent d'abord de mobiliser les

différents paliers de gouvernement et particulièrement le niveau fédéral. Ensuite, elles proposent de concerter et de négocier avec les différents propriétaires fonciers. Pour cela, il faut d'abord identifier les différents propriétaires et comprendre les projets futurs dans le secteur. Les personnes participantes proposent aussi d'avoir recours à des espaces semi-publics. Il est aussi suggéré de maximiser les avantages fiscaux pour les propriétaires fonciers tout en assurant leur contribution à la création de parcs et d'espaces verts publics correspondant à au moins 10% de l'espace à développer. Finalement, pour mettre en œuvre la trame, la Ville devrait user de son droit de préemption et de sa capacité à mobiliser les différents acteurs impliqués.

Dans la dernière partie de l'atelier, les personnes participantes ont été invitées à indiquer les interventions jugées prioritaires. La plupart des interventions prioritaires proposées concernent les ancrages majeurs, principalement l'espace du Bassin Wellington et Peel, l'espace de la Pointe-du-Moulin, l'espace de commémoration des Irlandais et le Grand Parc à l'ouest qui permet un bon accès au fleuve. Plusieurs personnes soulignent aussi que la question de la mise en réseau, de l'accès et de la mobilité est centrale dans ce projet. Dans cette optique, plusieurs estiment qu'il faudrait prioriser le parcours riverain. Finalement, seules quelques personnes ont mentionné des ancrages complémentaires ou autres comme prioritaires, notamment la vague éternelle Habitat 67 et l'espace 316 rue Bridge (anciens bureaux administratif du CN).

# Table des matières

<b>Faits saillants</b>	<b>3</b>
<b>Table des matières</b>	<b>5</b>
<b>PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE</b>	<b>7</b>
Mise en contexte	7
Mandat de l'INM	8
<b>PRÉSENTATION DES RÉSULTATS</b>	<b>9</b>
1. La mise en valeur et l'accessibilité des lieux emblématiques par la trame verte et bleue	9
1.1 Un besoin d'évaluer la faisabilité	9
1.1.1. La faisabilité de la végétalisation	9
1.1.2. Considérations écologiques	9
1.1.3. Prendre en compte les zones industrielles	10
1.2. Améliorer l'expérience des usagers	10
1.2.1 Clarifier les types de corridors et lier les parcours	10
1.2.2. Des mesures pour améliorer l'attractivité du secteur	10
1.2.3. Un besoin de structure	10
1.3. Des limites dans la planification	11
1.3.1. Tenir compte des développements potentiels	11
1.3.2. Pousser la réflexion sur la mise en valeur	11
1.3.3. Des projets à reconsidérer	11
2. La mise en oeuvre de la trame verte et bleue	12
2.1 Mobiliser le fédéral et les différents paliers de gouvernement	12
2.2. Concerner avec les propriétaires fonciers	12
2.2.1. Identifier les propriétaires de terrains	12
2.2.2. Des espaces semi-publics	12
2.2.3. Contribution à la création de parcs et d'espaces verts publics	13
2.2.4. Maximiser les avantages fiscaux et les retombées financières	13
2.3. Utiliser les pouvoirs de la Ville	13
2.3.1. Avoir recours au droit de préemption	13
2.3.3 Pouvoir de convoquer les acteurs et rôle d'incitation	13
3. Les interventions à prioriser	13
3.1. Ancrages majeurs	14
3.2. Parcours riverain, corridors et mobilité	14
3.3. Ancrages complémentaires et autres	15
3.4. Se doter de critères de priorisation et d'études	15

<b>Annexe 1. Liste de participants</b>	<b>16</b>
<b>Annexe 2. Carte des grands propriétaires fonciers</b>	<b>18</b>



# PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE

## Mise en contexte

Dans le cadre de la planification sur l'avenir du secteur Bridge-Bonaventure, la Ville de Montréal a mis en place une démarche de concertation dans le but d'alimenter l'élaboration de son Plan directeur. La Ville souhaite par ce fait mobiliser les parties prenantes concernées au cours d'une approche collaborative et participative favorisant le dialogue. Cette démarche de concertation comporte deux volets. Le premier, la mise en place d'une table de concertation ayant pour mandat de faire le suivi de l'élaboration du Plan directeur et de sa mise en œuvre. Le deuxième, une série de cinq ateliers thématiques faisant suite aux recommandations de l'Office de consultation publique de Montréal sur l'avenir du secteur.

Les ateliers thématiques cherchent à créer un espace de dialogue et d'interaction entre les acteurs concernés, dans le but de définir des objectifs et des balises d'aménagement en fonction des recommandations qui découlent du rapport de l'OCPM et d'identifier les interventions prioritaires. Cet exercice permettra également d'établir des hypothèses d'aménagement en fonction des réalités des différents sous-secteurs du territoire en planification et des expériences des acteurs participants.

Témoins de l'histoire, de l'innovation et de l'essor économique de Montréal, le secteur Bridge-Bonaventure renferme des ressources patrimoniales, archéologiques et paysagères des plus emblématiques. Par les pistes cyclables ou multifonctionnelles, les voies ferrées, les ponts et l'axe Bonaventure, le fleuve, le canal et bientôt le Réseau express métropolitain (REM), les parcours d'entrée de ville interpellent notre rapport constant aux paysages caractéristiques de Montréal, à ses marqueurs territoriaux et à l'identité spécifiquement industrielle du secteur Bridge-Bonaventure.

L'identification de ces paysages soulève la notion de perception inhérente aux différents modes de déplacement (vitesse, échelle, proximité). L'atelier offre l'opportunité, non seulement de bonifier l'identification de ces richesses, mais également leurs moyens de préservation et de mise en valeur. Lors de cet atelier, des objectifs et des balises d'aménagement ainsi que des moyens de mise en œuvre sont soumis aux participants pour discussion, afin de recueillir leurs propositions visant à guider le développement de ce secteur.

L'atelier 1 avait pour objectif de vérifier si la trame verte et bleue proposée répond aux attentes des parties prenantes en ce qui concerne la mise en réseau des espaces publics et des lieux

emblématiques du territoire, ainsi que d'identifier les interventions qui, à l'avis des participants, seraient prioritaires pour sa mise en place

### **Mandat de l'INM**

En collaboration avec Espaces Stratégies, l'INM a eu comme mandat de concevoir, d'animer et de rédiger les rapports de la série de cinq ateliers. Pour ce faire, l'INM a mis en place un site Web servant de plateforme de communication avec les participants aux ateliers. Sur ce site Web, les informations de préparation aux ateliers ainsi que les modalités d'inscriptions ont été rendues disponibles.



# PRÉSENTATION DES RÉSULTATS

## 1. La mise en valeur et l'accessibilité des lieux emblématiques par la trame verte et bleue

Lors des discussions sur la mise en valeur et l'accessibilité des lieux emblématiques soutenus par une trame verte et bleue, il a d'abord été question d'évaluer la faisabilité des interventions proposées. Plusieurs personnes participantes soulignent, par exemple, l'importance de respecter la biodiversité dans le cadre des projets, d'évaluer les activités industrielles présentes et leurs impacts et finalement en examinant plus précisément la faisabilité des corridors végétalisés. Les personnes présentes ont également discuté d'améliorations possibles à l'expérience des usagers, soit en liant les parcours entre eux, en mettant en place des mesures pour l'attractivité et la qualité de vie ou en concevant la trame comme un axe structurant. Finalement, les limites de la planification ont été discutées à plusieurs reprises, particulièrement sur le besoin de pousser la réflexion sur la mise en valeur au-delà de la simple connectivité, et sur celui de tenir compte de projets de développement à venir.

### 1.1 Un besoin d'évaluer la faisabilité

#### 1.1.1. La faisabilité de la végétalisation

Plusieurs participants font remarquer que certaines zones, par exemple les rues Wellington et Mill, sont trop étroites ou trop achalandées pour être végétalisées. Il est proposé de hiérarchiser ou de renommer certains des axes verts proposés afin d'identifier le degré de végétalisation possible.

#### 1.1.2. Considérations écologiques

Certaines personnes participantes mentionnent le rôle écologique de la trame et le fait que, malgré l'objectif de connectivité écologique du projet, il présente peu de balises à ce sujet. De plus, des personnes demandent des précisions sur la façon d'aménager la végétalisation (de façon naturelle ou par une action de la Ville), et sur la définition des services écosystémiques. Ces balises devraient s'appuyer sur des inventaires écologiques terrains. Il est nécessaire de favoriser la préservation de la biodiversité en protégeant et restaurant les habitats des espèces présentes (ex : couleuvre brune) et de réintroduire certaines espèces. De même,

l'aménagement du parc proposé dans le parc d'entreprises de la Pointe Saint-Charles (PEPSC) devrait être guidé par des considérations écologiques.

### 1.1.3. Prendre en compte les zones industrielles

Plusieurs personnes soulignent le besoin de tenir compte du fait que les aménagements de la trame verte et bleue côtoient plusieurs activités industrielles, ce qui semble être un enjeu de sécurité et de pollution sonore.

Plus encore, certains aménagements proposés se trouvent sur d'anciennes zones industrielles qui doivent être décontaminées, ou encore sur des sols poreux ou avec présence de biogaz. Il faut tenir compte de ces enjeux pour la construction ainsi que pour la planification du verdissement.

## 1.2. Améliorer l'expérience des usagers

### 1.2.1 Clarifier les types de corridors et lier les parcours

Plusieurs personnes soulignent l'importance de maximiser l'usage du vélo ainsi que les interventions de verdissement, importantes pour la population du secteur qui comporte beaucoup d'étudiants et d'employés. À cet effet, plusieurs personnes demandent des précisions sur les différences entre les types de corridors et soulignent la difficulté à interpréter la carte en termes de mobilité.

Ainsi, les liens entre les différents parcours et réseaux, plus spécifiquement les liens avec le parcours actif et riverain, devraient être clarifiés et renforcés. De même, pour garantir une expérience continue, conviviale et sécuritaire, il est nécessaire de réfléchir aux enjeux de cohabitation entre les différents types d'usagers : véhicules motorisés, camions, cyclistes et piétons.

### 1.2.3. Un besoin de structure

Deuxièmement, il est question de concevoir la trame comme un axe structurant du secteur. Cette idée va de pair avec celle de hiérarchiser les corridors végétalisés. Il s'agit de faciliter l'orientation dans le secteur et d'améliorer la signalétique.

### 1.2.2. Des mesures pour améliorer l'attractivité du secteur

Pour terminer, plusieurs participants souhaitent améliorer l'attractivité du secteur et la qualité de vie pour les résidents, notamment en maximisant les interventions de verdissement, en permettant davantage d'interactions avec l'eau et d'activités nautiques, ainsi qu'en redéveloppant le secteur avec des services généraux et des logements accessibles.

## 1.3. Des limites dans la planification

### 1.3.1. Tenir compte des développements potentiels

Plusieurs limites dans la planification même de la trame ont été soulevées. D'abord, certaines personnes participantes s'inquiètent de la prise en compte de projets de développement à venir, et plus précisément du REM dans cette planification. Selon celles-ci, ces projets auraient des impacts importants sur les usages et les plans de la trame.

### 1.3.2. Pousser la réflexion sur la mise en valeur

Ensuite, plusieurs personnes participantes notent que la réflexion sur la mise en valeur mérite d'être approfondie. La connectivité ne suffit pas à elle seule à la mise en valeur et il faut aussi considérer les usages et les aménagements des espaces. Une personne propose d'ailleurs d'ajouter un objectif concernant le patrimoine industriel du secteur et notamment les installations portuaires.

### 1.3.3. Des projets à reconsidérer

Finalement, on souligne les limites de certains projets:

- D'abord l'intervention du bassin Wellington devrait aussi inclure le bassin Peel, qui constitue une opportunité importante en termes d'activités nautiques.
- Ensuite, le parcours riverain mériterait d'être prolongé sur le canal de Lachine, ce qui permettrait d'améliorer l'accès à l'eau.
- L'intervention dans l'espace Riverside et l'espace urbain sous la structure étagée de l'autoroute Bonaventure, bien qu'intéressante, présente aussi bon nombre de difficultés, notamment au niveau de la sécurité et de la visibilité.
- Le pont Wellington n'est pas propice aux déplacements actifs. Il est proposé de privilégier un lien plus confortable et sécuritaire pour les déplacements actifs, par exemple par le pont Tournant et la rue Smith, pour relier les quartiers de Pointe-Saint-Charles et Griffintown.
- Ensuite, l'importance de repenser et de préciser la connexion entre le parc de Dieppe et le quai de l'horloge a été soulevée.

De façon plus générale, il est aussi suggéré de reconsidérer le terme d'« ancrage » pour désigner les espaces verts structurants et de remédier à la confusion au niveau des échelles des projets en précisant quels acteurs seront responsables de quels développements.

## 2. La mise en oeuvre de la trame verte et bleue

La deuxième partie de l'atelier a permis de discuter des moyens permettant la mise en oeuvre de la trame verte et bleue. Les personnes participantes proposent d'abord de mobiliser les différents paliers de gouvernement et particulièrement le niveau fédéral. Ensuite, elles proposent de concerter et de négocier avec les différents propriétaires fonciers. Pour cela, il faut d'abord identifier les différents propriétaires et comprendre les projets futurs (développements publics, projets en attente de dépôt) dans le secteur. Les personnes participantes proposent aussi d'avoir recours à des espaces semi-publics. Il est aussi suggéré de maximiser les avantages fiscaux pour les propriétaires fonciers tout en assurant leur contribution à la création de parcs et d'espaces verts publics correspondant à au moins 10% de l'espace à développer. Finalement, pour mettre en oeuvre la trame, la Ville devrait user de son droit de préemption et de sa capacité à mobiliser les différents acteurs impliqués.

### 2.1 Mobiliser le fédéral et les différents paliers de gouvernement

Afin de pouvoir mener à bien le projet et partager les coûts, il est nécessaire d'adopter une stratégie immobilière avec les différents paliers du gouvernement tout en clarifiant et conciliant les intérêts de chacun.

Le niveau fédéral s'avère être un partenaire particulièrement intéressant car, en plus de vouloir répondre aux enjeux climatiques, il est propriétaire de plusieurs terrains dans le secteur. Il serait donc possible de discuter avec le Fédéral en visant l'exemplarité de l'État.

### 2.2. Concerner avec les propriétaires fonciers

#### 2.2.1. Identifier les propriétaires de terrains

Afin de se concerter avec les propriétaires fonciers, il faut d'abord comprendre la nature des terrains, les intérêts des propriétaires ainsi que prendre en compte les développements futurs liés à ces terrains. Il est ici questions de projets en attente ou encore de développement d'écoles et de lieux publics,

Certaines personnes participantes suggèrent d'ailleurs que ces informations soient représentées sous la forme d'une carte pour en faciliter la lecture. **Voir annexe 2.**

#### 2.2.2. Des espaces semi-publics

Certaines personnes participantes suggèrent de négocier avec les propriétaires fonciers afin d'utiliser des terrains privés pour y aménager des espaces semi-publics. Cela implique une forme de mixité verticale ou mixité des usages qui permettrait de combiner des usages à

caractère public sur un terrain privé en les superposant, par exemple une station REM avec une structure privée qui s'y superpose. Il s'agit d'un des leviers dont la Ville dispose pour développer dans un secteur où le coût du foncier est élevé. Dans cette optique, il faut souligner auprès des propriétaires privés les aspects bénéfiques de permettre ce genre de partage d'espace (par exemple: le fait de contribuer à l'image du quartier).

#### 2.2.3. Contribution à la création de parcs et d'espaces verts publics

Il est aussi question d'avoir recours aux outils existants qui permettent de récupérer 10% d'un terrain pour des parcs et espaces verts, voire même plus de 10% dans des secteurs à densité élevée.

#### 2.2.4. Maximiser les avantages fiscaux et les retombées financières

Finalement, il faut maximiser les avantages fiscaux et les retombées financières pour les propriétaires fonciers avec le projet de trame. D'abord, certains participants appellent à considérer la densification en hauteur comme une source de richesse foncière et de revenus grâce à la taxation. Il en est de même pour les nouveaux espaces résidentiels qui apportent une capacité financière supplémentaire.

Il est également envisageable de proposer aux propriétaires privés de faire un don écologique sous la forme d'une partie de leur(s) terrain(s) en échange d'avantages fiscaux.

### 2.3. Utiliser les pouvoirs de la Ville

#### 2.3.1. Avoir recours au droit de préemption

L'usage du droit de préemption dont jouit la Ville a été proposé à plusieurs reprises comme moyen de mise en œuvre de la trame verte et bleue. Lors de transactions immobilières sur des terrains préalablement assujettis, ce droit permet à la Ville de se substituer à l'acquéreur, et ce, aux mêmes conditions prévues avec le vendeur.

#### 2.3.3 Pouvoir de convoquer les acteurs et rôle d'incitation

Finalement, certaines personnes participantes mentionnent d'autres pouvoirs de la Ville qui devraient être utilisés dans ce contexte:

- le pouvoir de convoquer et de consulter les différents acteurs impliqués pour améliorer les moyens à disposition;
- la position de la Ville comme acteur de changement qui peut encourager le verdissement;
- le pouvoir de demander des études d'impact.

### 3. Les interventions à prioriser

Dans la dernière partie de l'atelier, les personnes participantes ont été invitées à indiquer les interventions jugées prioritaires. La plupart des interventions prioritaires proposées concernent les ancrages majeurs, principalement l'espace du Bassin Wellington et Peel, l'espace de la Pointe-du-Moulin, l'espace de commémoration des Irlandais et le Grand Parc à l'ouest. Plusieurs personnes soulignent aussi que la question de la mise en réseau, de l'accès et de la mobilité est centrale dans ce projet. Dans cette optique, plusieurs estiment qu'il faudrait prioriser le parcours riverain. Finalement, seules quelques personnes ont mentionné des ancrages complémentaires ou autres comme prioritaires, notamment la vague éternelle Habitat 67 et l'espace 316 rue Bridge (anciens bureaux administratifs du CN).

#### 3.1. Ancrages majeurs

En ce qui concerne les ancrages majeurs, l'espace du bassin Wellington a été jugé prioritaire par certaines personnes (4 occurrences). Des personnes ont aussi souligné que l'intervention du bassin Wellington devrait aussi concerner le bassin Peel. Cet espace est particulièrement important puisqu'il est situé au centre de Griffintown et rejoindrait un grand nombre de personnes. De plus, il se situe près d'un ancien pont pivotant qui est un élément de patrimoine intéressant bien que méconnu.

L'ancrage de l'espace Pointe-du-Moulin a également été défini comme prioritaire à quelques reprises (4 occurrences) ainsi que l'espace de commémoration des Irlandais (3 occurrences). En plus de permettre la protection du cimetière, cette dernière intervention est pertinente car elle participera au verdissement du secteur, un élément important pour les résidentes et résidents du secteur.

Le grand parc à l'ouest (3 occurrences) puisqu'il permet un bon accès au fleuve et contribue à la création d'un milieu de vie agréable et, dans une moindre mesure, le parc de Dieppe (2 occurrences) ont aussi été définis comme prioritaires.

Les ancrages du parc Dieppe, du bassin Wellington et de la Pointe-du-Moulin ont été priorisés, entre autres car ils offrent de très beaux points de vue.

#### 3.2. Parcours riverain, corridors et mobilité

Au-delà des ancrages majeurs, de nombreuses personnes participantes mettent de l'avant l'importance du réseau, de l'accès et de la mobilité dans ce projet. Ainsi, certaines personnes priorisent le parcours riverain (3 occurrences) ou encore les corridors, les grands axes et les

pistes cyclables. Sont aussi nommés comme prioritaires les enjeux de la connexion entre l'autoroute Bonaventure et le pont Victoria (2 occurrences) et la connexion entre l'ensemble des quartiers enclavés adjacents et à proximité du secteur Bridge-Bonaventure (ex : St-Henri) (1 occurrence).

Toujours sur le thème de l'accès, deux personnes suggèrent de prioriser le développement et l'amélioration des transports en commun, et notamment du REM dans le secteur, afin de diminuer les problèmes de circulation et d'accès.

### **3.3. Ancrages complémentaires et autres**

En ce qui concerne les ancrages complémentaires, les personnes participantes mentionnent l'importance des anciens bureaux administratifs du CN au 316, rue Bridge (1 occurrence) ainsi que de l'espace Wellington (1 occurrence). Une personne propose également de prendre en compte la vague éternelle près d'Habitat 67.

### **3.4. Se doter de critères de priorisation et d'études**

Finalement, des personnes participantes proposent de se doter de critères de priorisation pour classer les points d'intervention. Selon les personnes participantes, ces critères pourraient inclure le potentiel de développement et d'investissement associé à la mise en oeuvre des projets, la localisation de la station REM (en priorisant les lieux qui peuvent être aménagés à cet effet), les possibilités de création de richesse foncière et le degré de complexité des projets. D'autres proposent de mener des études pour évaluer le potentiel écologique et environnemental de la zone comme critère. Il est aussi question de prioriser en considérant les utilisations de l'aménagement plutôt que l'aménagement lui-même.

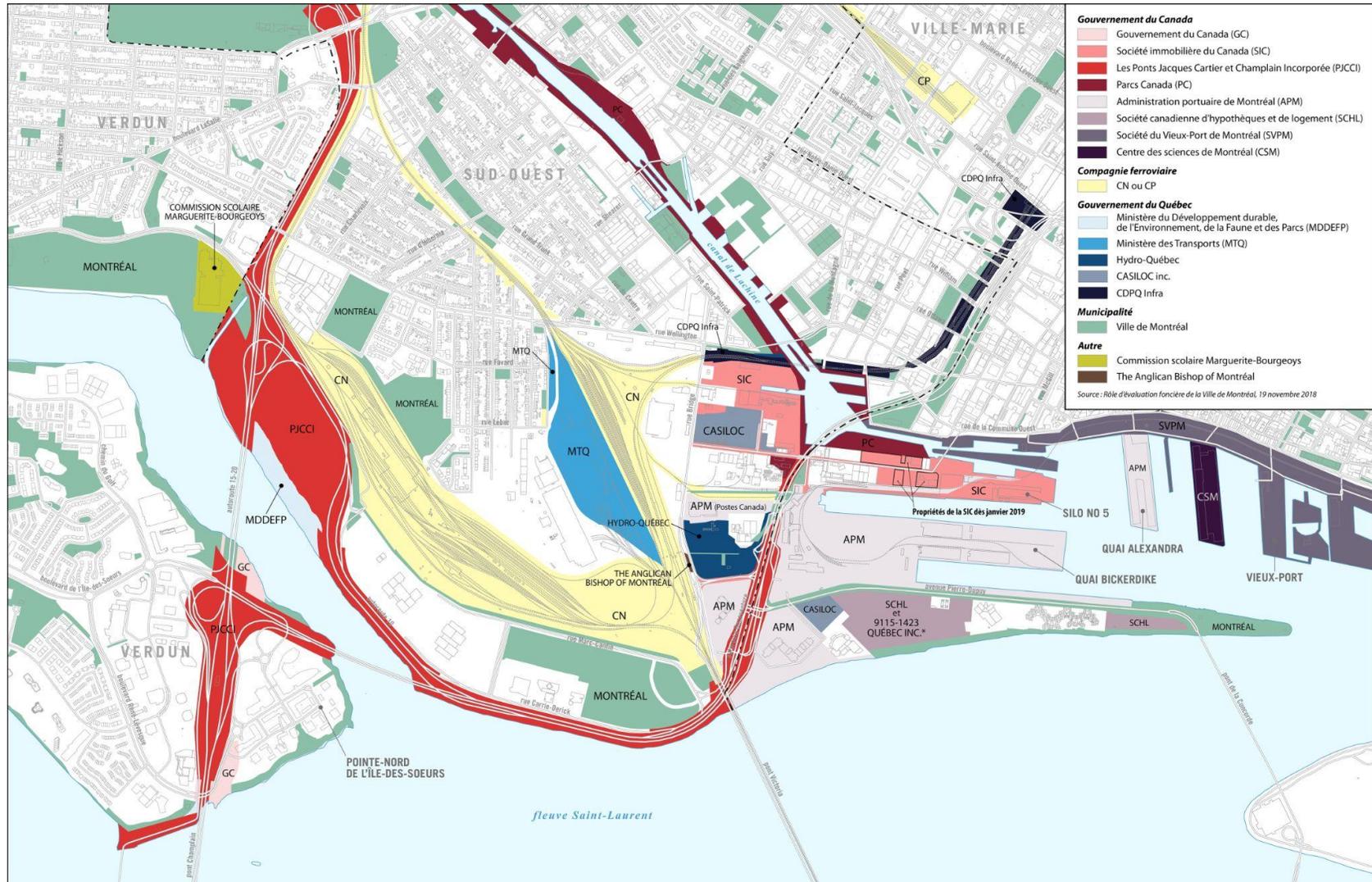
## Annexe 1. Liste de participants

Organisation	Nom	Prénom
SIC	Sweetnam Holmes	Christopher
Cité du Havre	Lupien	Lucette
Chambre Commerce Industrie SO	Lelièvre	Anne-Marie
Action-Gardien, CDC de Pointe-Saint-Charles	Glorioso-Deraiche	Cédric
Société du parc Jean-Drapeau	Cha	Jonathan
Montreal Irish Monument Park Foundation	Phelan	Scott
Devimco Immobilier	Boulay	Francois
Parcs Canada	Festarini	John
LES PONTS JACQUES-CARTIER ET CHAMPLAIN INC.	Petcu	Catalin
Distillerie du Vieux Montréal - Sazerac	Hernandez	Claudia
Espace VERRE	Poulin	Christian
Groupe CDH	Kirton	Jeffrey
Comité de l'Opération populaire d'aménagement	Viau	Nicole Sophie
Administration portuaire de Montréal	Perrier	Benoit
Conseil régional de l'environnement de Montréal	Bergeron	Charles
Coprim (785 Mill)	Doak	Robin
Institut de développement urbain	Cloutier	Carl
Société du Quartier innovation Montréal	Lafrenaye-Lamontagne	Vincent

<b>Représentants Ville de Montréal</b>		
Grands parcs, du mont Royal et des sports	Deschênes	Claudine
Arrondissement du Sud-Ouest	Binet-Vandal	Marie-Hélène
Arrondissement Ville-Marie	Melendez	Adriana
Division de l'aménagement et du design urbain	Provost	Érik
Division de l'aménagement et du design urbain	Carignan de Carufel	Olivier
Division de l'aménagement et du design urbain	Charef	Karim
Division de l'aménagement et du design urbain	Lenoir	Sylvain

## Annexe 2. Carte des grands propriétaires fonciers.

La présente carte montre les propriétaires des terrains du secteur en 2018 et peuvent avoir changé. Les terrains sans propriétaire identifié sont des propriétés privées.





---

**INM**

5605, avenue de Gaspé, bureau 404  
Montréal (Québec) H2T 2A4

Téléphone : 1 877 934-5999

Télécopieur : 514 934-6330

Courriel : [inm@inm.qc.ca](mailto:inm@inm.qc.ca)

[www.inm.qc.ca](http://www.inm.qc.ca)