



MISE EN VALEUR DU SECTEUR DE PLANIFICATION BRIDGE-BONAVENTURE

COMPTE RENDU DE L'ATELIER 3

Les composantes patrimoniales et paysagères mises en valeur et des parcours d'entrée de ville mis en scène.

Jeudi, 29 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

10 mai 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

Elisabeth 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

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.

Après une présentation synthétique des [informations du cahier de préparation à l'atelier 3](#), les personnes participantes ont été divisées en sous-groupes et ont été invitées à répondre à quatre questions:

- Est-ce que les balises d'aménagement proposées permettront de créer des entrées de ville intéressantes mettant en valeur leur spécificité propre?
- Comment maintenir la dominance des marqueurs territoriaux dans le paysage?
- Afin d'assurer l'accessibilité publique aux richesses patrimoniales et paysagères du secteur, la création d'espaces publics est proposée en bordure de certains éléments du patrimoine bâti, archéologique ou immatériel et le long des berges du canal de Lachine et du fleuve Saint-Laurent. Est-ce qu'il y a d'autres manières de répondre à cet objectif? Comment mettre en œuvre les propositions?
- Quelles sont les principales caractéristiques morphologiques significatives à consolider pour les sous-secteurs du bassin Wellington et de la pointe du Moulin (hauteur, forme, matérialité, implantation, marge, interface avec le canal de Lachine)?

Lors des discussions sur les balises d'aménagement des entrées de ville et sur les moyens de maintenir la dominance des marqueurs territoriaux, il a d'abord été question d'aménager les entrées de ville de façon à les rendre accessibles pour les piétons, les cyclistes et la population locale. Deuxièmement, plusieurs interventions portent sur le fait d'assurer la cohérence historique et le respect des usages des bâtiments dans d'éventuelles interventions cherchant leur mise en valeur. Finalement, de nouveaux marqueurs territoriaux, par exemple l'accès au fleuve Saint-Laurent ou le bâtiment *Demain Montréal* ont été suggérés.

Sur la question de l'accessibilité publique aux richesses patrimoniales et paysagères du secteur, plusieurs personnes participantes ont d'abord rappelé l'importance de limiter la privatisation pour rendre l'histoire et les lieux patrimoniaux accessibles. Deuxièmement, les activités artisanales sont présentées comme des outils indispensables dans la transmission des savoirs et de l'histoire, ils sont aussi un moyen de rendre le patrimoine vivant. Il est aussi question de maximiser l'accessibilité publique en valorisant le paysage et la nature par des

promenades ou des espaces verts. Finalement, l'accessibilité publique est aussi liée à la connectivité du secteur et cela au-delà des limites des quartiers.

Sur le thème des caractéristiques morphologiques du Bassin Wellington et de la pointe du Moulin à consolider, les personnes participantes soulignent d'abord l'importance de conserver une cohérence, soit dans les types de matériaux et dans les styles architecturaux, tout en respectant le caractère hétérogène du secteur. Les participants mentionnent ensuite l'enjeu des hauteurs des développements à venir pour permettre des vues dégagées. Finalement, ils manifestent la nécessité de respecter les usages et identités du secteur et de planifier leur cohabitation avec les développements résidentiels.

Table des matières

Crédits	2
À propos de l'INM	2
Pour nous joindre	2
Faits saillants	3
Table des matières	5
PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE	6
Mise en contexte	6
Mandat de l'INM	7
PRÉSENTATION DES RÉSULTATS	8
1. Balises d'aménagement des entrées de ville et dominance des marqueurs territoriaux	8
1.1. Aménager pour la population locale et pour différents modes de transport	8
Le parc Jean Drapeau	9
La rue Mill	9
1.2. Assurer la cohérence historique et les usages du patrimoine	9
Le canal de Lachine	9
1.3. Des balises sur les bâtiments et les développements	10
1.4. Considérer de nouveaux marqueurs territoriaux et parcours d'entrées de ville	10
L'accès au fleuve Saint-Laurent	10
Projet Demain Montréal	10
Autres marqueurs territoriaux	11
1.5. Des besoins de précisions sur la mise en oeuvre	11
2. Assurer l'accessibilité publique aux richesses patrimoniales et paysagères du secteur	11
2.1. Assurer l'accessibilité en limitant la privatisation	12
2.2. Rendre l'histoire et le savoir accessible	12
2.3. Valoriser paysage et nature	13
2.4. Adopter une vision d'ensemble et de connexion du secteur	13
3. Caractéristiques morphologiques du Bassin Wellington et de la pointe du Moulin à consolider	14
3.1. Hétérogénéité et cohérence architecturale	14
3.2. Considérer la hauteur et la densité des développements à venir	14
3.3. Assurer la cohabitation des usages et respecter l'identité des secteurs	15
Annexe 1: Liste de participants	16



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 consiste en 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 comporte 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 a offert 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 ont été soumis aux participants pour discussion, afin de recueillir leurs propositions visant à guider le développement de ce secteur.

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. Balises d'aménagement des entrées de ville et dominance des marqueurs territoriaux

Étant donné les similarités et la complémentarité des interventions dans la question sur les balises d'aménagement des entrées de ville et la question sur les moyens de maintenir la dominance des marqueurs territoriaux, les synthèses de ces questions ont été regroupées dans la section suivante. Lors de ces discussions, il a d'abord été question d'aménager les entrées de ville et les marqueurs territoriaux de façon à les rendre accessibles pour les piétons, les cyclistes et la population locale. Deuxièmement, plusieurs interventions portent sur le fait d'assurer la cohérence historique et le respect des usages des bâtiments dans les éventuelles interventions de mise en valeur. Finalement, de nouveaux marqueurs territoriaux, par exemple l'accès au fleuve Saint-Laurent ou le bâtiment *Demain Montréal* ont été suggérés.

1.1. Aménager pour la population locale et pour différents modes de transport

Pour plusieurs personnes participantes, il est crucial d'axer les entrées de ville et les marqueurs territoriaux sur le milieu de vie du secteur. Cela implique tout d'abord de repenser les entrées de ville pour les piétons et cyclistes et pas uniquement pour les voitures. Il est notamment question de l'autoroute Bonaventure et de l'accès au pont Victoria qui devraient inclure des liens cyclables et des aménagements piétonniers permettant d'apprécier le paysage.

Dans la même logique, il est proposé d'identifier les marqueurs territoriaux et les entrées de ville à partir des parcours utilisés par les résidents du secteur et des quartiers avoisinants. Ainsi, les vues sur les marqueurs territoriaux à partir des entrées de ville devraient être accessibles et dégagées pour les piétons du secteur et on devrait viser un équilibre entre densité et préservation de la qualité de vie. Plusieurs personnes soulignent aussi que les projets immobiliers à venir devront respecter le dégagement des vues, par exemple en limitant la hauteur des bâtiments.

Plus encore, il faut que les marqueurs territoriaux soient indissociables des secteurs habités et des milieux de vie. Pour certaines personnes, cela passe par le fait de ne pas prioriser les entrées de ville au détriment des lieux de vie et de leur fonction ainsi que de préserver l'équilibre, la verdure et la vie de quartier. Pour d'autres, cela implique de protéger les marqueurs territoriaux, conçus comme signes d'appartenance identitaire. Dans cette optique, une personne suggère que les entrées de ville visent à être cohérentes ou vibrantes plutôt que spectaculaires.

Il y a par ailleurs plusieurs questions en plénière qui portent sur les parcours d'entrées de ville, notamment sur leur utilisation par des véhicules motorisés, sur la place des populations locales dans ces parcours et sur la différence entre parcours d'entrée de ville et parcours patrimoniaux.

Le parc Jean Drapeau

À titre d'illustration de ce point, le parc Jean Drapeau est défini comme un endroit à mettre en valeur, notamment comme entrée de ville, puisqu'il constitue le principal point d'entrée pour les cyclistes.

La rue Mill

De même, certaines personnes suggèrent de mettre de l'avant la rue Mill. Les parcours des entrées de ville proposés (par les ponts Samuel-De Champlain et Victoria) semblent axés sur l'autoroute et semblent privilégier les marqueurs territoriaux en hauteur au détriment de lieux qui permettent de rejoindre et de mettre en valeur le quartier, tels que la rue Mill.

1.2. Assurer la cohérence historique et les usages du patrimoine

Plusieurs personnes participantes font valoir la pertinence d'associer des usages et vocations cohérentes aux bâtiments patrimoniaux en respectant les aspects historiques et industriels qui y sont liés. Les marqueurs territoriaux doivent viser autant la promotion du patrimoine immatériel que matériel. Cela implique la préservation et la requalification des usages de ces bâtiments et la mise en valeur des activités artisanales propres au secteur, tant les activités actuelles que celles d'autrefois. Une personne suggère qu'une réglementation sur les projets résidentiels assure la pérennité de ces usages et vocations.

Le canal de Lachine

Dans cette optique, il est question du canal de Lachine qui, en plus d'être un projet historique dans lequel des milliers d'ouvriers ont travaillé, est à l'origine de la richesse de la ville tant sur

le plan de l'emploi que de l'innovation. De même, le canal de Lachine est un bon exemple de patrimoine matériel et immatériel, et doit donc avoir une place centrale dans le secteur.

1.3. Des balises sur les bâtiments et les développements

Certaines personnes participantes ont souligné l'importance que les balises choisies s'appliquent également aux développements immobiliers du secteur et que ces derniers respectent le Plan directeur.

Selon d'autres personnes participantes, il faut viser la préservation des éléments patrimoniaux du secteur. Quelques interventions portent sur la condition de certains bâtiments, parfois dangereuse, ce qui pourrait empêcher de les recycler efficacement, notamment dans le cas du Silo Rozon.

Finalement, une personne mentionne le besoin du respect d'une marge de recul minimale par rapport à la limite de propriété sur le canal de Lachine. Cette marge aurait pour effet de limiter les impacts négatifs des nouveaux bâtiments sur le lieu historique national pendant et après leur construction. Il s'agit de préserver l'intégrité du lieu historique national, de limiter l'impact sur les usagers de la piste cyclable (entraves, empiètements, abattages etc.) et de limiter les effets sur la perception de la privatisation pendant la construction, mais aussi de contribuer à la pleine autonomie des bâtiments après la construction (nettoyage des fenêtres, conflits entre les usagers de la piste et les résidents, impact des façades de rayonnement etc.).

1.4. Considérer de nouveaux marqueurs territoriaux et parcours d'entrées de ville

Plusieurs personnes participantes proposent de considérer ou d'insister sur certains marqueurs territoriaux et entrées de ville.

L'accès au fleuve Saint-Laurent

Plusieurs personnes proposent d'inclure le fleuve Saint-Laurent et les espaces verts qui le longent dans les marqueurs territoriaux afin de maximiser les vues et l'accès au fleuve.

Projet Demain Montréal

Une personne propose de prendre en compte non seulement l'histoire du secteur mais aussi son avenir. Il faudrait ainsi considérer des nouveaux marqueurs territoriaux tels que le nouveau bâtiment en construction qui a gagné le concours C40 et qui est exemplaire sur le plan

écologique et qui serait représentatif à la fois du développement économique et de la transition écologique.

Autres marqueurs territoriaux

D'autres marqueurs territoriaux sont aussi suggérés par des personnes participantes:

- Les bâtiments à l'entrée de la Cité du Havre;
- Les anciens abattoirs.
- Les distilleries Sazerac.

1.5. Des besoins de précisions sur la mise en oeuvre

Plusieurs personnes participantes demandent des précisions sur la mise en oeuvre, les usages et les enjeux derrière les balises.

Il y a d'abord un besoin d'information sur la mise en oeuvre : sont nommés l'échéancier, la priorisation des bâtiments, le coût, la faisabilité technique en fonction de la condition des bâtiments, mais aussi le besoin d'avoir des cartes plus à jour, représentant tous les parcours et avec plus de détails sur le secteur pour donner une vision d'ensemble, et d'avoir accès autant à des données qualitatives que quantitatives. Certaines personnes auraient aussi aimé avoir accès à des visuels concrets de ce à quoi ressembleraient ces entrées de ville sur le plan esthétique et leurs usages.

Certaines personnes soulignent aussi le manque d'information sur le financement et les prix rattachés à chaque proposition.

Par ailleurs, lors de la plénière, plusieurs personnes demandent des suppléments d'information, notamment sur la décontamination des sites, le plan de financement, les échéanciers et les études morphologiques menées sur le secteur.

2. Assurer l'accessibilité publique aux richesses patrimoniales et paysagères du secteur

Sur la question de l'accessibilité publique aux richesses patrimoniales et paysagères du secteur, plusieurs personnes participantes ont d'abord rappelé l'importance de limiter la privatisation pour rendre l'histoire et les lieux patrimoniaux accessibles. Deuxièmement, les activités artisanales sont présentées comme des outils indispensables dans la transmission des savoirs et de l'histoire, ils sont aussi un moyen de rendre le patrimoine vivant. Il est aussi question de maximiser l'accessibilité publique en valorisant le paysage et la nature par des promenades ou des espaces

verts. Finalement, l'accessibilité publique est aussi liée à la connectivité du secteur et cela au-delà des limites des quartiers.

2.1. Assurer l'accessibilité en limitant la privatisation

Le fait de rendre l'histoire et le savoir accessibles est l'un des éléments les plus nommés par les personnes participantes pour assurer l'accessibilité publique au patrimoine.

Il y a d'abord une question d'accessibilité physique et visuelle des bâtiments patrimoniaux, c'est-à-dire que les gens puissent y accéder, mais aussi que la vue de ces bâtiments soit dégagée. La privatisation est nommée comme étant un facteur limitant l'accessibilité au patrimoine, notamment le long du canal de Lachine. Ainsi, les lieux patrimoniaux cités plus haut doivent non seulement être accessibles, mais être publics pour assurer la transmission du savoir et l'accès au patrimoine. Cet élément revient à plusieurs reprises dans les discussions des groupes.

Ces lieux patrimoniaux doivent être pensés comme des pôles touristiques publics ouverts à toutes et à tous, de façon à imprégner l'histoire dans le secteur et à la rendre accessible à la population locale comme aux touristes. À cet effet, l'exemple du parc des vestiges de l'Expo 67 à l'entrée de la Cité du Havre est nommé par une personne participante.

2.2. Rendre l'histoire et le savoir accessible

Plusieurs personnes participantes soulignent l'importance de jumeler à l'accessibilité physique une programmation culturelle ou des parcours informatifs, par exemple sur le savoir-faire industriel, permettant la transmission de l'histoire associée à ces lieux. Ces parcours pourraient aussi inclure des parcours intérieurs dans les bâtiments pour mieux s'approprier leur architecture et leurs usages.

Plus encore, il faut occuper et animer le patrimoine en mettant de l'avant, notamment par des parcours intérieurs, les activités des différents sites. À ce sujet, plusieurs personnes participantes proposent de mettre de l'avant les activités artisanales, par exemple les forges ou les distilleries Sazerac. L'artisanat est un moyen de donner de la visibilité à l'histoire en rappelant le travail historiquement effectué dans ces lieux. Les lieux de patrimoine pourraient ainsi devenir des lieux de transmission et de mise en valeur du savoir (ex: écoles, boutiques-musées, centre d'interprétation des métiers, etc.). Dans le même esprit, une personne participante avance que la rue Mill pourrait devenir une rue de petits commerces, une autre propose l'intégration d'une école des métiers du côté nord de la rue Mill pour faciliter la cohabitation avec les usages plus lourds à proximité. Une autre personne souligne que la mise en valeur du travail artisanal peut amener des conflits d'usage.

2.3. Valoriser paysage et nature

En troisième lieu, il est question de valoriser le paysage et la nature du secteur en y maximisant l'accès par des promenades ou via des espaces verts. Plusieurs personnes nomment le manque d'accès au fleuve Saint-Laurent et le besoin de promenades (ex: parcours linéaire vert avec éléments commémoratifs) pour le valoriser. Cela pourrait inclure des navettes fluviales ou des transports en commun vers les accès au fleuve. De même, certaines personnes suggèrent de maximiser l'accès à l'eau par la mise en valeur du bassin Wellington (ex: agrandissement, piscine à ciel ouvert) et en facilitant l'accès au canal de Lachine et à ses berges. Dans le cas du canal de Lachine, le nombre et la localisation des accès publics ainsi que les interfaces avec ce dernier devraient être planifiés pour garantir une répartition adéquate et un bon accès public.

On mentionne aussi le besoin d'espaces verts pour la mise en valeur des bâtiments patrimoniaux, afin qu'ils soient des lieux vécus et publics.

Ces interventions sont aussi importantes dans le cadre d'une transition écologique.

2.4. Adopter une vision d'ensemble et de connexion du secteur

Il est d'abord question d'améliorer la connectivité du secteur et d'adopter une vision globale pour maximiser l'accessibilité. Cela passe, par exemple, par le développement de pistes cyclables, l'implantation de voies réservées aux autobus ou de nouveaux franchissements piétons, afin de contrer les obstacles de connexion, comme l'autoroute Bonaventure congestionnée qui divise le secteur ou la voie ferrée de la zone de la pointe du Moulin, ainsi que pour faciliter l'accès au canal de Lachine. Cela passe aussi par l'apaisement de la circulation pour un meilleur accès à l'intention des personnes résidentes plutôt que pour les personnes qui transitent.

L'hétérogénéité du secteur nécessite de créer des liens continus et inter-quartiers, par exemple en rallongeant certains parcours ou en créant des promenades spacieuses qui mettent en valeur les marqueurs territoriaux et les éléments commémoratifs. Certaines personnes participantes appuient l'importance de connexions qui vont au-delà des limites du quartier afin de garantir l'accès au canal.

Finalement, une meilleure connectivité mettrait non seulement en valeur le patrimoine industriel, mais favoriserait aussi un cadre de vie à l'échelle humaine. En ce sens, il faut s'assurer de la compatibilité des usages industriels du secteur avec les autres activités. Il faut aussi s'assurer que les développements ne se font pas au détriment de certains segments de la population.

3. Caractéristiques morphologiques du Bassin Wellington et de la pointe du Moulin à consolider

Sur le thème des caractéristiques morphologiques du Bassin Wellington et de la pointe du Moulin à consolider, les personnes participantes soulignent d'abord l'importance de conserver une cohérence, soit dans les types de matériaux dans les styles architecturaux, tout en respectant le caractère hétérogène du secteur. Les participants mentionnent ensuite l'enjeu des hauteurs des développements à venir pour permettre des vues dégagées. Finalement, il faut respecter les usages et identités du secteur et viser leur cohabitation avec les développements résidentiels.

3.1. Hétérogénéité et cohérence architecturale

Dans les discussions sur les caractéristiques morphologiques des zones, il est d'abord question de respecter l'hétérogénéité du secteur tout en créant une cohérence. Il s'agit de respecter l'architecture industrielle et le choix des matériaux. Actuellement, le secteur présente des bâtiments variés et de différentes époques, il faudrait donc maintenir l'hétérogénéité comme caractéristique dans le cas des nouvelles constructions et des restaurations. Il faut aussi s'assurer de la complémentarité des nouvelles et anciennes constructions. Cela pourrait se faire, par exemple, en collaboration avec des artisans locaux, en s'assurant d'une inspiration historique, en variant les hauteurs et en utilisant des matériaux durables. Cela permettrait de mettre en valeur l'histoire et la mémoire par les bâtiments.

3.2. Considérer la hauteur et la densité des développements à venir

Plusieurs personnes participantes ont soulevé les enjeux des hauteurs et de densification liés aux projets de développement. Certaines personnes suggèrent d'encadrer les hauteurs et même de prévoir des vides pour garantir des vues dégagées et des espaces attrayants autour des éléments patrimoniaux. De même, des vides et des zones tampon autour des industries auraient des impacts positifs sur la cohabitation des usages. D'autres personnes proposent de privilégier des îlots de compacité et de préserver la qualité des espaces publics accessibles à la population. Il faut noter qu'il n'y a pas de consensus dans certains groupes sur l'enjeu des hauteurs.

3.3. Assurer la cohabitation des usages et respecter l'identité des secteurs

Plusieurs interventions portent sur les nouveaux développements résidentiels qui pourraient entrer en conflit avec l'activité économique et les autres usages du secteur. Certaines personnes proposent que le zonage et les balises de ces nouveaux projets prennent en compte cet objectif de cohabitation et respectent les activités déjà présentes. On nomme l'exemple du développement dans la pointe du Moulin qui doit lui aussi viser la cohabitation et la cohérence avec les activités industrielles.

En outre, il faut pouvoir préserver les liens avec l'histoire ainsi que les communautés d'usages qui y sont associées, et ce, même lors des rénovations. Il s'agit d'honorer les aspects intangibles, les caractéristiques identitaires et des lieux, par exemple en associant à chaque zone (Vallée des silos, secteur du Havre, Nord-Ouest, Champlain) des balises adaptées.

Annexe 1: Liste de participants

Organisation	Nom	Prénom
SIC	Sweetnam Holmes	Christopher
Cité du Havre	Lupien	Lucette
Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest de Montréal	Lelièvre	Anne-Marie
Montreal Irish Monument Park Foundation	Phelan	Scott
clinique communautaire de Pointe-St-charles	defoy	stephane
Conseil des métiers d'art du Québec	Charron	Catherine
Forges de Montréal	Douesnard	Marc
Interloge	Myre	Louis-Philippe
Société du parc Jean-Drapeau	Cha	Jonathan
Héritage Montréal	Baillargeon	Taïka
Action-Gardien, CDC de Pointe-Saint-Charles	Glorioso Déraiche	Cédric
LES PONTS JACQUES-CARTIER ET CHAMPLAIN INC.	Petcu	Catalin
Distillerie du Vieux Montreal - Sazerac	Malo	Pierre
ARVM	Collette	Linda
ADM Agri-Industries	Doyon	Hélène
Devimco Immobilier	Goulet	James
Parcs Canada	Lussier	Caroline
Comité de l'Opération populaire d'aménagement	Viau	Nicole Sophie
Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles	ALEXANDROFF	Nathacha
Société du Quartier innovation Montréal	Docquière	Benjamin
YMCA Pte St Charles	Chapdelaine	Paola
Tata Communications (Canada) Ltd	Forcina	Vincenzo
Coprim (785 Mill)	Doak	Robin
Association des architectes paysagistes du Québec (AAPQ)	Bigras	Bernard

Partenaires Ville et/ou observateurs		
Arrondissement du Sud-Ouest	Binet-Vandal	Marie-Hélène
Division du patrimoine	Dufour	Anne-Marie
Division du patrimoine	Lavergne	Marie-Geneviève
Arrondissement de Ville-Marie	Légaré	Olivier
Division de l'aménagement et du design urbain	Provost	Érik
Division de l'aménagement et du design urbain	Charef	Karim
Division de l'aménagement et du design urbain	Lenoir	Sylvain



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

www.inm.qc.ca