

## Démarche collaborative

# Pour un développement sain et inclusif du bassin Wellington

---

## RAPPORT FINAL

8 juin 2023

Une démarche de



Société immobilière du Canada  
Canada Lands Company

Réalisée par



atelier  
urbain



**Compte-rendu de la charrette collaborative réalisée dans le cadre de la démarche collaborative *Pour un développement sain et inclusif du bassin Wellington* rédigé à l'intention de la Société immobilière du Canada.**

### **Client**

Société immobilière du Canada

Équipe projet

Christopher Sweetnam-Holmes

Rachelle Nasr

### **Crédits | Atelier Urbain**

Équipe projet

Marie-Eve Mîlot

Louis-Michel Fournier

Paulina Nowicka

Alex Fortin

Stéphanie Valois

Maude Bastien

Simon Camirand-Contant

Autres facilitateur.trice.s

Stéphanie Rocher

Marc-André Bourgault

Pierre-Olivier Robitaille

Jean-François Viens

Maxime Vézina-Colbert

### **À propos de la Société immobilière du Canada**

La Société immobilière du Canada (SIC) est une société d'État fédérale autofinancée qui se spécialise en immobilier, en aménagement et en gestion d'attractions. Le gouvernement fédéral confère à la SIC le mandat de faire la gestion des biens immobiliers.

### **À propos de l'Atelier Urbain**

L'Atelier Urbain est un catalyseur collectif. Son approche vise à rassembler les différentes parties prenantes impliquées autour d'une vision partagée par une démarche collaborative. Les facilitateurs et facilitatrices de la firme se positionnent comme des personnes neutres et encouragent une diversité d'individus à s'exprimer, tout stimulant la créativité des groupes dans le développement de solutions partagées.

# AVANT-PROPOS

En 2023, la Société immobilière du Canada (SIC) a entrepris une démarche collaborative ambitieuse et novatrice pour le bassin Wellington, situé dans le secteur Bridge-Bonaventure. Étant un des grands propriétaires fonciers du secteur, la SIC reconnaît l'importance de contribuer à la requalification de Bridge-Bonaventure tout en instaurant des pratiques exemplaires de consultation.

Porteuse d'une vision collective, la SIC a entrepris cette démarche collaborative afin de développer une synergie des expertises et d'assurer la participation active des parties prenantes. L'objectif était de confirmer une vision commune pour le secteur du bassin Wellington et de dégager des pistes d'aménagement innovantes qui favoriseront le développement immobilier et l'aménagement cohérent du territoire.

Pour mener à bien cette démarche, la SIC a fait appel à l'expertise de l'Atelier Urbain, une firme mettant de l'avant une approche inclusive et participative. L'Atelier Urbain a été chargé d'organiser et de faciliter les différentes étapes de la démarche collaborative, en veillant à ce que toutes les parties prenantes puissent s'exprimer et contribuer de manière significative.

Parallèlement, la SIC a également fait appel à la firme Sid Lee Architecture, spécialisée dans la planification urbaine et le design, pour élaborer un plan directeur spécifique pour le bassin Wellington, en collaboration avec la firme ARUP, pour le volet ingénierie et mobilité. Ce plan directeur pourra orienter les futurs aménagements et assurer la cohérence du développement dans cette zone clé de Bridge-Bonaventure.

Cette initiative de la SIC vise à créer un dialogue ouvert et inclusif, à encourager la collaboration entre les acteurs concerné.e.s et à promouvoir une planification urbaine innovante et durable. En réunissant les compétences et les idées de diverses parties prenantes, la SIC aspire à inspirer la transformation du secteur du bassin Wellington en un espace dynamique, résilient et attrayant, répondant aux besoins et aux aspirations de la communauté locale tout en favorisant le développement économique et social.

Limite méthodologique Les résultats et idées présentés dans ce rapport sont basés sur les discussions et les contributions des personnes ayant participé à la démarche collaborative. Il est important de noter que ces résultats ne représentent pas nécessairement l'opinion générale de la population ou des parties prenantes concernées par le projet, mais plutôt le fruit des échanges lors d'activités qui nourrissent la réflexion sur le secteur. Ce rapport vise à regrouper les principaux points discutés lors de la démarche ou recueillis par le questionnaire en ligne et à les synthétiser pour faire ressortir les éléments de convergence.

# FAITS SAILLANTS

De mars à mai 2023, la démarche collaborative « Pour un développement sain et inclusif du bassin Wellington » a permis de rejoindre des organisations et expert.e.s. invité.s, des représentant.e.s de groupes communautaires, des acteur.trice.s locaux et la population. La démarche comprenait :

- A Entretiens**  
8 organisations ont été rencontrées
- B Journée collaborative**  
70 personnes y ont participé
- C Activité participative**  
32 personnes y ont participé
- D Questionnaire en ligne**  
75 personnes y ont répondu
- E Atelier collaboratif - Gouvernance**  
16 personnes y ont participé
- F Atelier virtuel de présentation**  
24 personnes y ont participé

La démarche collaborative a eu du succès en rejoignant des parties prenantes diversifiées. Elle a, entre autres, confirmé l'énoncé de vision et les grandes orientations énoncées au document *Bridge-Bonaventure : Plan directeur de mise en valeur* de la Ville de Montréal et fait ressortir des dizaines d'idées d'aménagement et pistes de solution pour le développement du secteur, en lien avec les grandes thématiques suivantes : connexion, patrimoine, mobilité, trame verte et bleue, hauteurs, fonctions, systèmes urbains et gouvernance.

Des images synthèses ont été créées et visent à illustrer les grandes idées qui ont émergé des échanges, ainsi que l'ambiance véhiculée par les parties prenantes tout au long de la démarche.



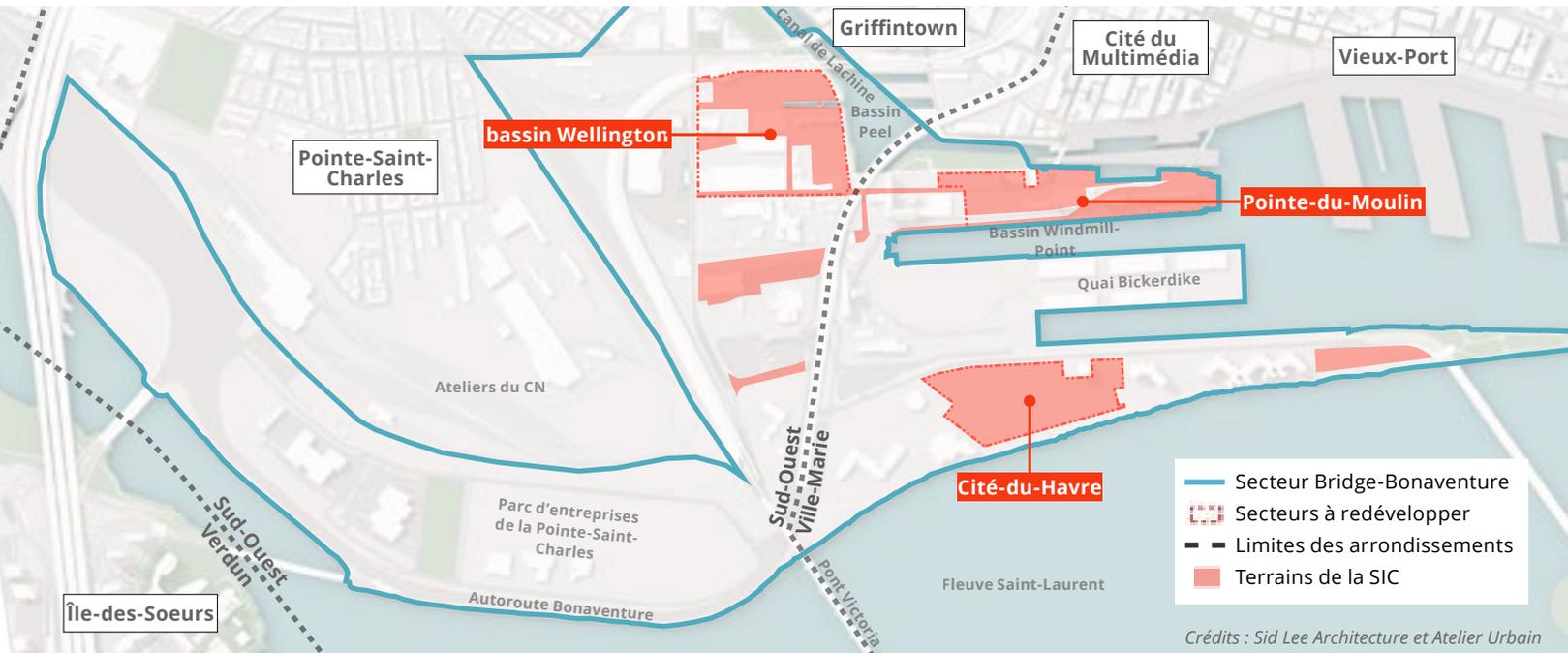
# TABLE DES MATIÈRES

<b>MISE EN CONTEXTE</b>	<b>6</b>
<b>DÉMARCHE COLLABORATIVE</b>	<b>13</b>
<b>ACTIVITÉS RÉALISÉES</b>	<b>19</b>
A Entretiens	20
B Journée collaborative	24
C Activité participative	50
D Questionnaire en ligne	73
E Atelier collaboratif	80
F Atelier virtuel de présentation	87
<b>SYNTHÈSE</b>	<b>97</b>
<b>ANNEXES</b>	
Crédits	
Liste des personnes participantes	

# MISE EN CONTEXTE

---





## SECTEUR BRIDGE-BONAVENTURE

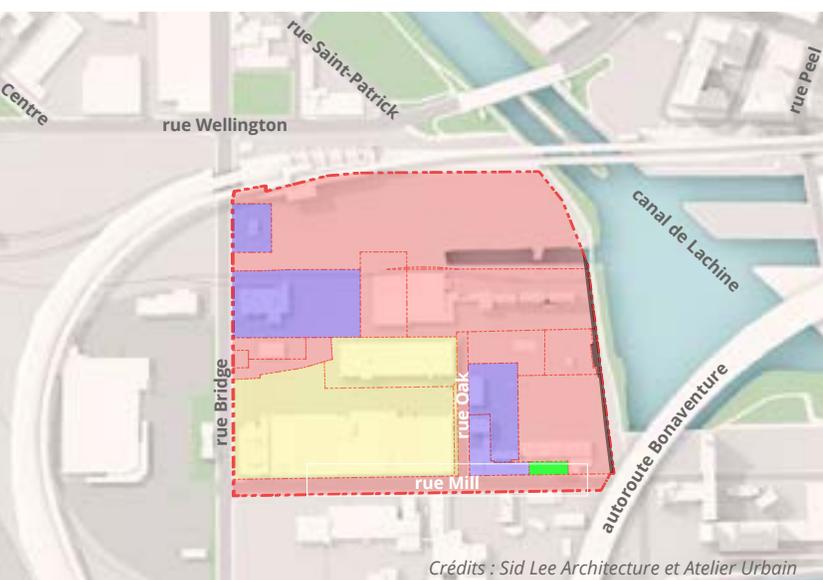
- Position stratégique à l'entrée du centre-ville
- Superficie de 230 ha
- Présence de plusieurs barrières physiques (gare de triage, voies ferrées, viaducs et autoroute Bonaventure)

## BASSIN WELLINGTON

Les terrains appartenant principalement à la SIC et à Devimco sont en friche ou utilisés pour des activités industrielles. Les terrains présentent un potentiel de redéveloppement car les baux s'achèvent prochainement et les bâtiments sont dans un état de vétusté avancé.

Les terrains appartenant à Casiloc (filiale de Loto-Québec) sont occupés par des activités économiques soutenues. Les bâtiments et les espaces extérieurs sont plutôt bien entretenus.

Les rues Mill et Oak, appartenant également à la SIC, sont considérées dans le développement immédiat du site.



SIC  
893 296 pi<sup>2</sup>

Casiloc  
360 418 pi<sup>2</sup>

Phan Thi Neo  
6 604 pi<sup>2</sup>

Devimco Inc.  
210 714 pi<sup>2</sup>

# PÉRIODES HISTORIQUES



AVANT 1825

Grandes exploitations agricoles et communautés religieuses



1825-1848

Construction du canal de Lachine et immigration irlandaise



1848-1879

Déploiement du chemin de fer et révolution industrielle



1879-1897

Élargissement du canal et restructuration économique canadienne



1897-1920

Ère des grandes entreprises le long du corridor du canal



1920-1959

Essor des transports terrestres et déclin des activités portuaires



1959-1970

Rénovation urbaine, exposition universelle et remblayage du canal



1970-1992

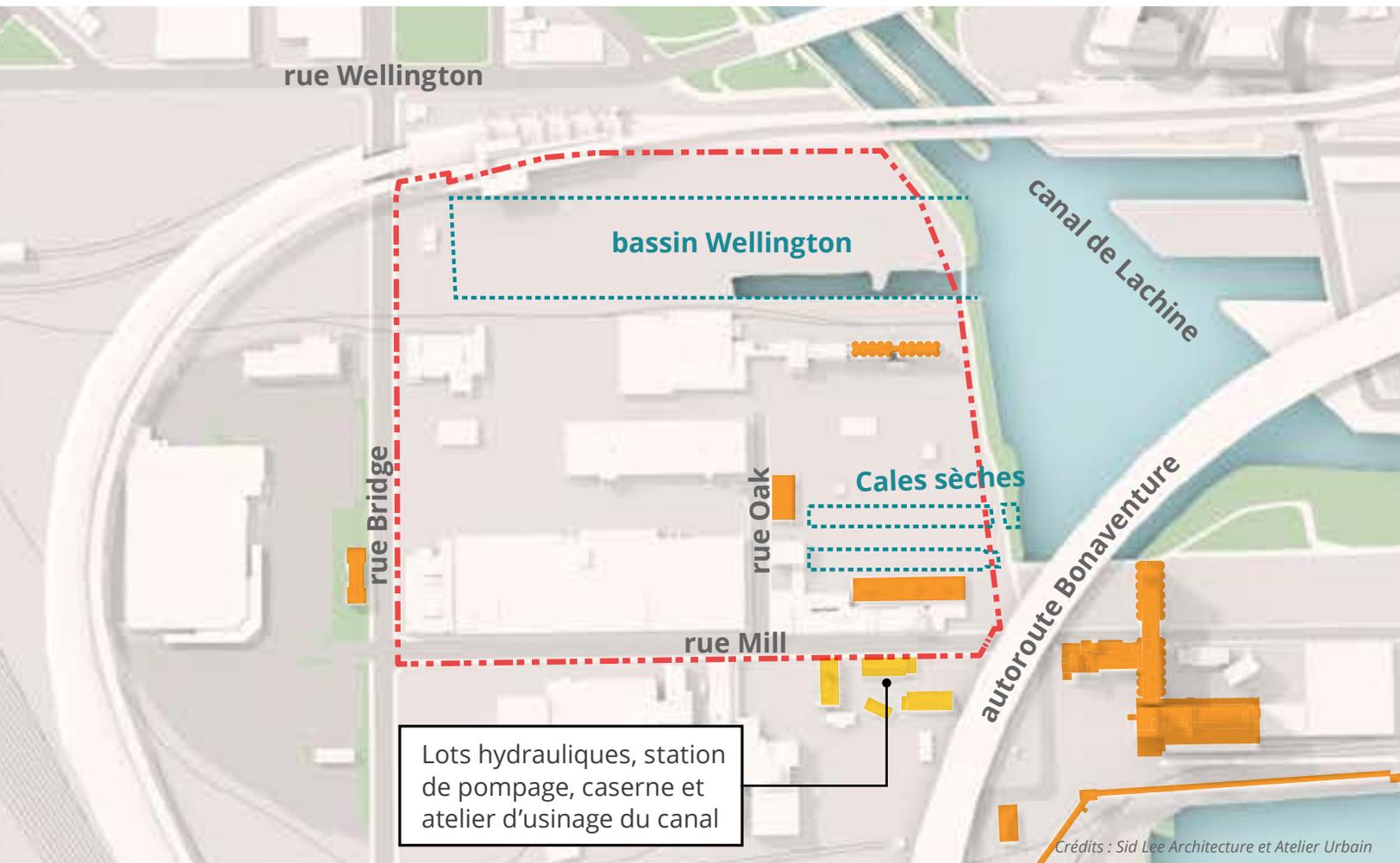
Déclin des activités industrielles et fermeture du canal



APRÈS 1992

Revitalisation et mise en valeur des installations du canal

Crédits : Évolution historique et caractérisation du secteur Bridge-Wellington, Civiliti, mars 2017



## TRACES DU PATRIMOINE

- Plusieurs éléments du paysage, visibles ou non, présentent un intérêt patrimonial dans le secteur :

-  Le bassin Wellington et les cales sèches
-  Des bâtiments classés patrimoniaux
-  Des bâtiments d'intérêt patrimonial (selon l'OCPM)

- À proximité du site se trouvent également des sites d'intérêt patrimonial :
  - > Canal de Lachine
  - > « Site -machine » des Mégasilos
  - > Site de l'industrie du bétail de Montréal
  - > Site des Premières Nations et ferme des Sœurs Grises
  - > Monument irlandais Black Rock et ancien site de Victoriatown
  - > Le pont Victoria et le réseau impérial du Grand Tronc
  - > Les Forges de Montréal

# ÎLOTS ET ÉLÉMENTS STRUCTURANTS



Crédits : Sid Lee Architecture

## AXES STRUCTURANTS

La présence du fleuve Saint-Laurent, du bassin du port et du canal de Lachine a structuré l'implantation des rues dans le secteur.



Crédits : Sid Lee Architecture

## DES ÎLOTS DE FORMES RECTANGULAIRES

La trame atypique des rues a donné naissance à plusieurs îlots de formes triangulaires.

Les angles structurent le paysage urbain et régissent la forme de certains bâtiments et parcs.

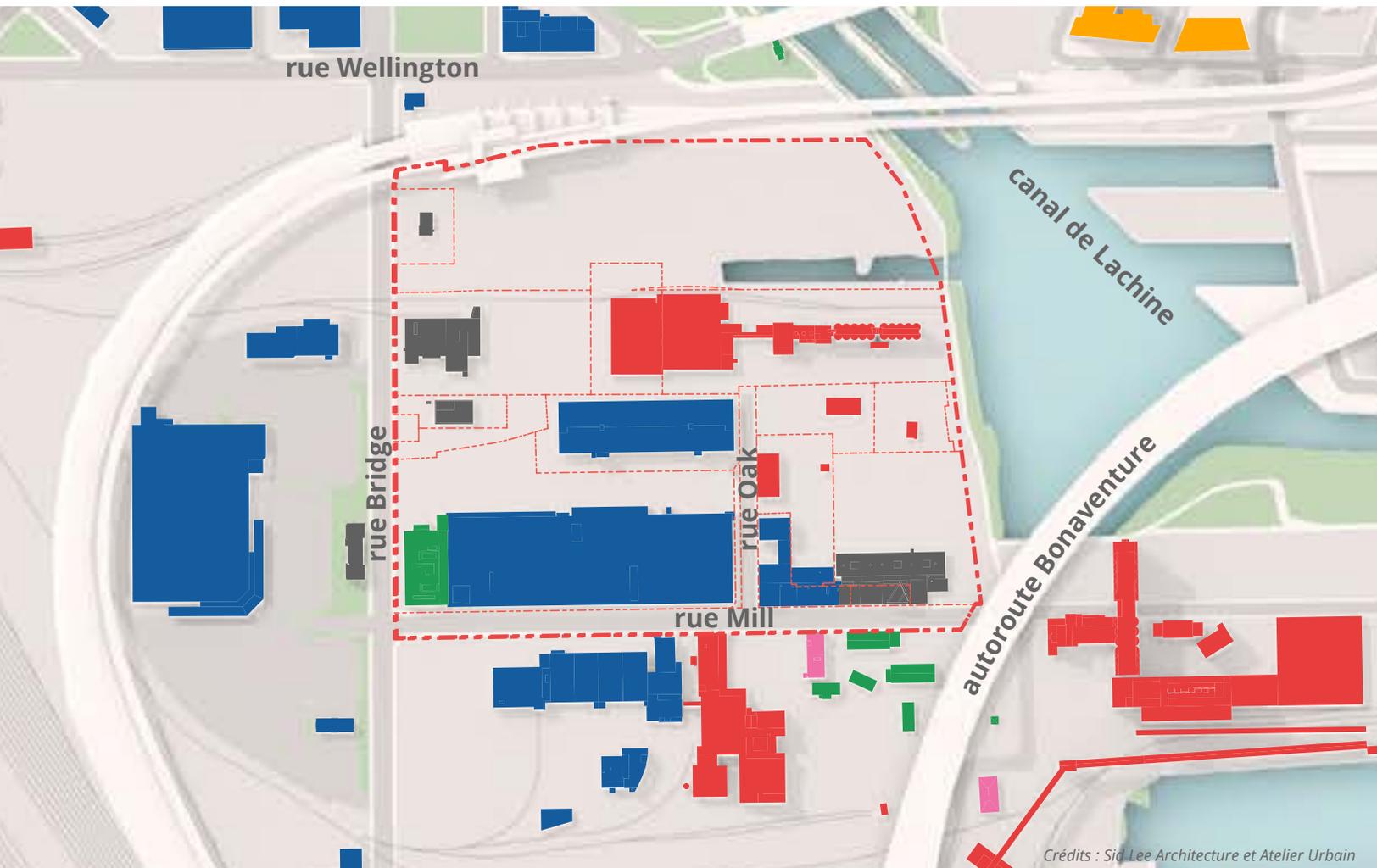


Crédits : Sid Lee Architecture

## DIFFÉRENTS TYPES DE BÂTIMENTS

Le développement des abords du canal a privilégié de façon récurrente trois types de bâtiments :

-  Début du 20<sup>e</sup> siècle/  
Petits bâtiments typiques des quartiers ouvriers
-  21<sup>e</sup> siècle/  
Grands bâtiments sur d'anciens sites industriels
-  21<sup>e</sup> siècle/  
Hybride des deux modèles précédents



## BASSIN D'EMPLOIS

- Principaux domaines d'activité :
  - > Transport et logistique
  - > Fabrication et métiers d'art
  - > Technologie de l'information et des communications
  - > Agroalimentaire (transformation et distribution)
  - > Audiovisuel (cinéma et télévision)
  - > Services professionnels

### Utilisation du sol

<span style="color: red;">■</span> Industriel/Transport	<span style="color: green;">■</span> Civique/Institutionnel
<span style="color: blue;">■</span> Commercial/Bureau	<span style="color: pink;">■</span> Artisanal
<span style="color: yellow;">■</span> Résidentiel	<span style="color: grey;">■</span> Sans occupants



Crédits : Sid Lee Architecture et Atelier Urbain

## MOBILITÉ

- Le site comprend plusieurs barrières physiques compliquant son accès et générant des nuisances sonores, de la poussière et de la contamination :
  - > Voies ferrées
  - > Gare de triage
  - > Autoroute
  - > Viaducs
  - > Canal de Lachine
- Secteur accidentogène caractérisé par une forte dépendance à l'automobile (circulation automobile et camionnage)
- Faiblesse de l'offre en transport collectif et liens piétons et cyclables limités et discontinus

	Site du bassin Wellington		Pistes cyclables
	Lignes et arrêts d'autobus (STM)		Station BIXI
	Tracé du REM		Communauto
	Autoroutes et routes		

# DÉMARCHE COLLABORATIVE

---



# OBJECTIFS

La démarche collaborative « Pour un développement sain et inclusif du bassin Wellington » poursuivait plusieurs objectifs :



## EXEMPLARITÉ DU PROJET

Identifier des idées d'aménagement et des pratiques exemplaires à mettre en œuvre dans un plan directeur innovant et durable pour le bassin Wellington.



## TRANSPARENCE

Garantir la transparence de la démarche collaborative initiée par la Société immobilière du Canada et s'assurer d'une compréhension commune des enjeux du développement du territoire.



## PERTINENCE DE LA CONSULTATION

Permettre une contribution variée à la définition des problématiques et des solutions, favorisant les synergies entre les expertises pour développer des solutions optimales. L'implication des acteur.trice.s locaux et de la population enrichira la démarche, tout en tenant compte des préoccupations de chacun et en favorisant la représentativité des parties prenantes.

# PRINCIPES DIRECTEURS

## FAVORISER L'APPROPRIATION COLLECTIVE

Impliquer les personnes qui ne se sentent pas encore concernées ou qui ne comprennent pas les mécanismes de participation. Concevoir des activités innovantes et adaptées pour mobiliser les parties prenantes dans toutes leurs différences et maintenir leur intérêt tout au long du processus.

## CONCEVOIR DES ACTIVITÉS INCLUSIVES

Adopter une approche inclusive dès la planification pour prévenir les discriminations et utiliser des outils tels que l'analyse différenciée selon les sexes et intersectionnelle (ADS+) pour prendre en compte les besoins des groupes vulnérables. Assurer une accessibilité, en utilisant des outils de communication adaptés, en ajustant le langage, en rédigeant de manière épiciène et en représentant la diversité dans les visuels.

## ÉCOUTER CE QUI EST IMPORTANT

Pratiquer une écoute active et poser des questions pertinentes pour comprendre les besoins réels et faciliter l'élaboration de solutions adéquates.

## RÉVÉLER DES SOLUTIONS INATTENDUES

Encourager l'expression individuelle, tout en guidant le groupe vers des solutions partagées, par la neutralité de l'équipe de facilitation. Adopter une approche humaine pour révéler les besoins inconscients et atteindre des objectifs inattendus.

## S'ADAPTER À L'ÉVOLUTION DES BESOINS

Maintenir une certaine flexibilité pour s'adapter aux nouveaux besoins et aux transformations identifiés au cours du processus.



# THÉMATIQUES

La démarche collaborative a abordé plusieurs thématiques :

## CONNEXION

Griffintown, Pointe-Saint-Charles, Vieux-Port, circulation de transit

## PATRIMOINE

Bâti, industriel, paysager

## TRAME VERTE ET BLEUE

Vues, espaces verts, accès à l'eau, espaces collectifs, agriculture urbaine

## MOBILITÉ

Transport collectif, réseau cyclable, espace partagé, place du piéton, mobilité active

## FONCTIONS

### HABITATION

Abordabilité, logement social et abordable, logement intergénérationnel, coopérative d'habitation, bâtiment multilogement, typologies variées

### INDUSTRIES, COMMERCE ET INSTITUTIONS

Offre complémentaire, équipements collectifs, sportifs, culturels, services de proximité, espaces de travail, industries légères, métiers d'art, commerces, institutions, écoles, santé, économie circulaire

### SYSTÈMES URBAINS

Réseaux techniques, gestion des déchets, mutualisation

### GOVERNANCE

Modèle de gestion et d'opération



## PARTIES PRENANTES

L'une des forces de la démarche collaborative est l'implication de plusieurs parties prenantes fortes de leur expertise et complémentaires qui collaborent dès le début du projet. En rassemblant des acteur.trice.s à échelle locale et globale et en favorisant leur participation, la démarche a bénéficié de leur expertise tout en garantissant une représentativité significative dans l'élaboration des idées d'aménagement et pistes de solutions pour le futur développement du site du bassin Wellington.

### REPRÉSENTANT.E.S DE GROUPES COMMUNAUTAIRES ET ACTEUR.TRICE.S LOCAUX

Les représentant.e.s de groupes communautaires et les acteur.trice.s locaux ont été des ressources clés de la démarche collaborative. Leur participation a été sollicitée à toutes les étapes du processus, car il.elle.s possèdent une expertise précieuse ainsi qu'une connaissance approfondie du terrain et des besoins de leur communauté respective. Leur contribution a permis de tenir compte des réalités locales, des enjeux spécifiques et des aspirations des différentes communautés impliquées.

### ORGANISATIONS ET EXPERT.E.S INVITÉ.E.S

Les organisations et les expert.e.s invité.e.s étaient des promoteur.e.s, des professeur.e.s et d'autres spécialistes des thématiques abordées. Issu.e.s à la fois du secteur privé et public, leur expertise a permis d'identifier les éléments importants à tenir compte dans l'élaboration du plan directeur.

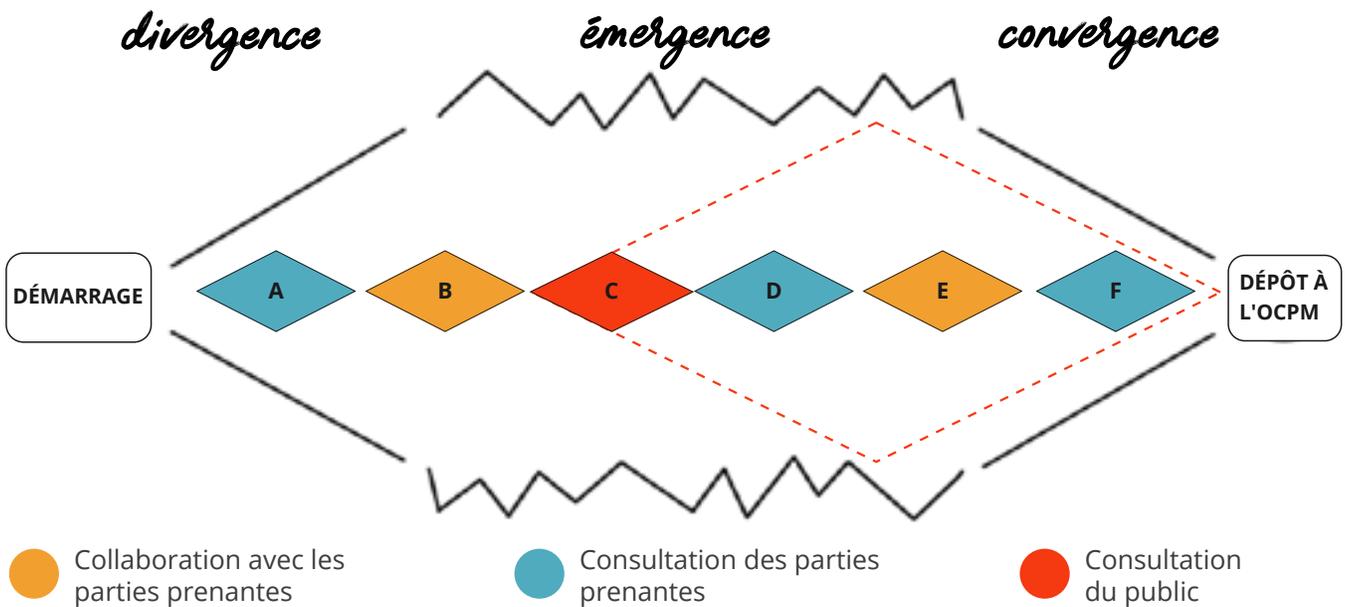
### POPULATION

Les Montréalais.ses, ainsi que les résident.e.s, travailleur.e.s et usager.ère.s du secteur Bridge-Bonaventure et des quartiers voisins tels que Griffintown, Pointe-Sainte-Charles, Petite-Bourgogne et le Vieux-Port, ont également été invités à se prononcer par le biais d'un questionnaire en ligne. Ce questionnaire leur a permis d'exprimer leurs opinions, idées et préoccupations concernant le futur développement.



# MÉTHODOLOGIE

Les différentes activités de la démarche collaborative ont été élaborées afin de faire vivre aux personnes participantes les trois phases essentielles du processus créatif : la divergence, l'émergence et la convergence des idées. Ce processus créatif favorise l'élaboration d'idées et de pistes de solutions partagées et réfléchies.



## A — ENTRETIENS Mars 2023

Réalisés auprès de représentant.e.s d'organismes communautaires et locaux, dans le but d'expliquer la démarche et d'entendre leurs préoccupations et idées.

## B — JOURNÉE COLLABORATIVE 31 mars 2023

Rassemblant des organisations, des expert.e.s invités et des représentant.e.s d'organismes communautaires et locaux, visant à identifier les éléments à considérer dans l'élaboration du plan directeur.

## C — QUESTIONNAIRE EN LIGNE 25 avril — 5 juin 2023

Ouvert au public visant à identifier des éléments clés comme intrants au plan directeur

## D — ACTIVITÉ PARTICIPATIVE 25 avril 2023

Visant l'amélioration de trois scénarios élaborés par l'équipe de conception et la priorisation d'idées divergentes issues de la journée collaborative.

## E — ATELIER COLLABORATIF — GOUVERNANCE 10 mai 2023

Rassemblant des organisations, des expert.e.s invités et des représentant.e.s d'organismes communautaires et locaux, pour stimuler la réflexion en matière de gouvernance.

## F — ATELIER VIRTUEL DE PRÉSENTATION 31 mai 2023

Visant à présenter les résultats de la démarche collaborative et l'intégration de ces derniers au plan directeur.

# ACTIVITÉS RÉALISÉES

---



A

ENTRETIENS

---



# ENTRETIENS

Avant la tenue des activités participatives à plus grand déploiement, des entretiens ont été réalisés avec des personnes représentant des groupes communautaires et des acteurs locaux. Lors de ces entretiens d'une heure, il a été possible de mieux comprendre leur réalité, besoins et idées en lien avec le développement du bassin Wellington.

Huit (8) organisations ont été rencontrées :

- Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles
- Comité Logement Ville-Marie
- Action-Gardien
- DESTA Black Youth Network
- Coalition de la Petite-Bourgogne
- Conseil des métiers d'art du Québec (CMAQ)
- Regroupement Information Logement (RIL)
- Fondation du Parc commémoratif irlandais de Montréal/Montreal Irish Monument Foundation

La synthèse des échanges et les propos des différentes organisations ont été regroupés en grandes catégories.

## CONNEXION

- Améliorer l'accès au pont Victoria.
- Diminuer le trafic sur les rues Bridge et Wellington pour améliorer la sécurité des piétons.
- Connecter le bassin Wellington et les quartiers environnants pour éviter de créer une fracture urbaine.

## PATRIMOINE

- Préserver les métiers traditionnels et l'artisanat en grande demande (tailleurs de pierre, forgerons, verrerie, etc.).
- Développer un volet éducatif spécialisé dans les métiers d'art liés au patrimoine bâti (ex. pôle d'éducation regroupant les écoles existantes).
- Mettre en place un circuit patrimonial alliant histoire et métiers d'art contemporain.
- Réhabiliter les bâtiments existants sur le site.
- Exploiter le potentiel touristique du lieu grâce à sa proximité au centre-ville.
- Ne pas obstruer les vues sur la montagne et la ville, notamment depuis le site de « Black Rock ».

## TRAME VERTE ET BLEUE

- Améliorer l'accès au canal de Lachine.
- Réaménager le bassin Wellington et les cales sèches.
- Garder publics les accès à l'eau.
- Créer des espaces verts de proximité.
- Transformer le bâtiment de stationnement de CASILOC en espace vert (ex. toit vert).

# ENTRETIENS

## MOBILITÉ

- Prolonger la rue Centre en tant qu'axe central et traversant du secteur.
- Réduire la dépendance à la voiture en la maintenant à l'extérieur des îlots.
- Bonifier la desserte en transport collectif.
- Promouvoir le transport actif à l'intérieur du site.
- Limiter la circulation des camions.
- Permettre la circulation automobile pour les personnes vulnérables (conditions médicales, familles, personnes âgées, etc.) ainsi que pour les livraisons de repas et d'épicerie.
- S'inspirer du projet pilote de Griffintown sur les livraisons.

## FONCTIONS

- Créer un secteur mixte en conservant des grappes pour l'industrie légère et l'artisanat, avec des logements dédiés à ces travailleurs.
- Assurer une saine cohabitation des différentes vocations du secteur.
- Intégrer des lieux de culture tels qu'une maison de la culture, un centre culturel et des boutiques de métiers d'art.
- Prévoir des écoles primaires et secondaires.
- Inclure des commerces de proximité, tels qu'une pharmacie et une friperie.
- Intégrer des services publics, de santé et de service de garde.
- Intégrer des services alimentaires, représentatifs des communautés culturelles du secteur.
- Prévoir des espaces collaboratifs, ateliers et coopératives.
- Créer des résidences pour la population étudiante.
- Tenir compte de la capacité des organismes locaux à desservir la population.
- Tenir compte de la densité des quartiers environnants et des vues sur la ville.

## ABORDABILITÉ

- Prévoir un pourcentage significatif de logements abordables dans le développement (minimum de 2 500 unités d'habitation) pour inciter la population à vivre au centre-ville.
- Prévoir des logements adaptés au revenu de la population de Pointe-Saint-Charles.
- Favoriser la diversité des typologies de logements, adaptées aux familles avec ou sans enfants, aux personnes seules, ainsi qu'aux personnes âgées et aux personnes présentant des besoins en matière d'accessibilité universelle.
- Assurer la diversité des logements, allant de 1 à 4 chambres.
- Prévoir des ressources pour les personnes en situation d'itinérance.

# ENTRETIENS

## HAUTEUR

- Prioriser des bâtiments de 4 à 10 étages, avec des logements à vocation sociale tels que des OBNL et des coopératives.
- Éviter de construire uniquement des tours résidentielles, car elles créent des milieux de vie isolés et ne favorisent pas le développement d'une communauté.

## ATTÉNUATION DES NUISANCES

- Prévoir une zone tampon pour atténuer le bruit des activités liées aux métiers d'art à proximité des résidences, le cas échéant.

## À ÉVITER

- Éviter de se retrouver avec un développement similaire à celui de Griffintown, qui est considéré comme un milieu de vie peu agréable :
  - Vente rapide des unités après leur acquisition ;
  - Unités trop petites pour répondre aux besoins des familles ;
  - Coût élevé des unités ne correspondant pas aux moyens financiers ;
  - Manque de diversité architecturale ;
  - Insuffisance d'équipements publics, tels que des parcs, écoles et garderies.

B

JOURNÉE COLLABORATIVE

---



## OBJECTIFS



- Rassembler des organisations et expert.e.s invité.e.s afin de permettre une réflexion collective sur un développement sain et inclusif pour le site du bassin Wellington
- Identifier des opportunités et des pistes de solution pour le développement du plan directeur du bassin Wellington

## DÉROULEMENT

9 h	Mot de bienvenue
9 h 15	Panel
10 h	Activité 1 Retour sur le panel
10 h 15	Pause
10 h 30	Présentation Hypothèse d'éléments de vision Précédents
11 h	Activité 2 Précédents
11 h 45	Mise en commun
12 h	Diner
13 h	Activité 3 Pistes de solution
15 h	Activité 4 Fiche synthèse
15 h 15	Mise en commun
15 h 55	Mot de la fin

## EN CHIFFRES



**70**  
participantes et  
participants



**46**  
organisations  
représentées



**10**  
sous-groupes  
de travail

## PANEL

Lors de cet évènement, les panélistes Laurence Vincent et Daniel Pearl ont souligné l'importance de comprendre et d'expliquer les concepts d'urbanité et de densification urbaine. Ils ont également mis de l'avant l'importance de tenir compte de la référence du plex montréalais pour définir des milieux de vie urbains, tout en considérant les besoins et les aspirations des futur.e.s résident.e.s.

*Laurence Vincent* : La granularité architecturale est essentielle pour créer un cadre bâti diversifié. Elle permet de combiner densité et diversité des formes et volumétries, tout en préservant une échelle humaine et un rapport harmonieux entre les bâtiments et les habitants.

*Les deux* : La mixité sociale a été mise de l'avant pour favoriser des quartiers équilibrés et dynamiques, avec des espaces propices à la vie sociale au-delà des activités marchandes. Les artères commerciales et les espaces publics jouent un rôle crucial pour créer des quartiers accueillants.

*Daniel Pearl* a proposé une approche écosystémique urbaine favorisant la résilience et la synergie entre différentes composantes, tout en remettant en question les règlements existants pour permettre de créer de meilleures villes. La complexité des problématiques urbaines demande une réflexion approfondie et une ouverture à l'échange.

*Les deux* : La collaboration a été présentée comme essentielle pour façonner les villes, en privilégiant une approche collaborative. L'adhésion sociale et les interactions entre les parties prenantes sont essentielles pour créer de meilleurs milieux de vie. L'exemple de Barcelone a été cité, où la population a été activement impliquée dans la construction des îlots urbains.



Crédit photo : Jean-Sébastien Désilets, Amplifié — Contenu de marque

## PANEL

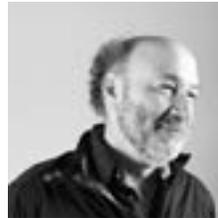
*Les deux* : En ce qui concerne la mobilité, les panélistes ont encouragé le développement d'une mobilité active, conviviale et locale pour réduire la dépendance à la voiture. Ils ont souligné l'importance de préserver la perméabilité pour permettre aux piétons et aux cyclistes de se déplacer librement tout en limitant le trafic automobile. L'interconnectivité entre les quartiers a été mentionnée et la possibilité de créer des quartiers sans voitures a même été évoquée.

*Les deux* : Par rapport à la hauteur, les deux panélistes ont fait état de l'importance de l'échelle humaine ressentie par les piétons. Laurence Vincent a indiqué que la qualité de l'expérience passe par le traitement architectural des premiers étages pour amener une diversité et un rythme dans les façades et que la hauteur au-dessus pouvait être plus élevée, car elle n'avait pas d'impact sur la qualité perçue à partir du sol. Daniel Pearl a mentionné que la hauteur devrait suivre les références des modèles européens comme Barcelone pour atteindre une ville compacte sans trop s'éloigner du sol.

En résumé, les idées partagées par Laurence Vincent et Daniel Pearl soulignent l'importance de créer des villes à la fois densifiées et respectant l'échelle humaine, favorisant la diversité architecturale et la mixité sociale. La mobilité active et la connectivité sont des éléments clés pour façonner des quartiers de qualité. Des solutions existent, mais elles nécessitent une approche globale, une collaboration et une volonté de repenser nos modes de vie urbains.



**Laurence Vincent**  
Présidente, Prével



**Daniel Pearl**  
Professeur titulaire Université de Montréal  
associé co-fondateur, L'OEUF Architecture



Crédit photo : Jean-Sébastien Désilets, Amplifié — Contenu de marque

# HYPOTHÈSE DES ÉLÉMENTS DE VISION

En préparation à la journée collaborative, l'Atelier Urbain a comparé les visions des différentes propositions présentées et disponibles en ligne :

- Bridge-Bonaventure : Plan directeur de mise en valeur de la Ville de Montréal
- Vision Bridge-Bonaventure, consortium regroupant des architectes, des urbanistes et des promoteurs immobiliers
- Projet collectif OPA-Bridge-Bonaventure

Plusieurs éléments de vision sont partagés à travers un vocabulaire commun utilisé. Une hypothèse d'éléments de vision a été tirée de cette analyse et présentée aux personnes participantes afin de leur permettre de pousser la réflexion plus loin.

## PATRIMOINE

1. Valorisation du patrimoine bâti et paysager
2. Commémoration de l'esprit des lieux et du passé industriel
3. Intégration aux quartiers environnants
4. Mise en valeur de l'entrée de ville

## TRAME VERTE ET BLEUE

5. Valorisation de la nature et du paysage
6. Création d'un parc autour du bassin Wellington mis en valeur
7. Accessibilité aux berges du canal de Lachine et du bassin Peel
8. Mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques
9. Préservation et enrichissement de la biodiversité

## MOBILITÉ

10. Diminution de l'usage de l'automobile
11. Bonification de la desserte en transport collectif
12. Intégration de liens piétons et cyclables - mobilité active et continuité des parcours
13. Optimisation des infrastructures routières

## FONCTIONS

### HABITATION

14. Inclusion de logements sociaux, abordables et pour les familles
15. Diversification de l'offre résidentielle
16. Milieu de vie mixte et complet

### INDUSTRIES, COMMERCES ET INSTITUTIONS

17. Consolidation de la vocation économique du secteur (emploi)
18. Intégration d'équipements communautaires, culturels et sportifs
19. Milieu d'emploi mixte (technologies propres, culture, tourisme, métiers traditionnels)
20. Intégration de commerces et de services de proximité
21. Création d'un quartier des artisans / pôle artisanal



# PRÉCÉDENTS

Douze (12) précédents ont été présentés par Louis-Michel Fournier de l'Atelier Urbain. En table de travail, les personnes participantes devaient en sélectionner trois (3) d'un commun accord comme étant les plus inspirants. Elles ont ensuite identifié les composantes d'aménagement qu'elles considéraient inspirantes et liées à l'hypothèse d'éléments de vision, présentée à la page précédente. Les pages suivantes présentent les précédents qui ont été retenus par les personnes participantes ainsi que les justifications motivant leur sélection.



Crédit photo : Jean-Sébastien Désilets, Amplifié — Contenu de marque

# PRÉCÉDENT SÉLECTIONNÉ

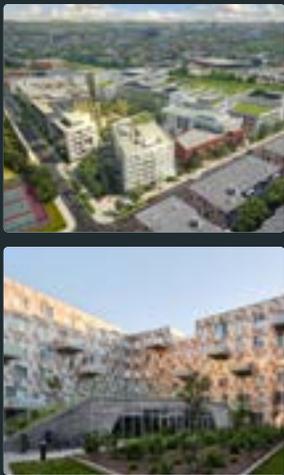
## TECHNOPÔLE ANGUS : ÉCOQUARTIER ANGUS

ROSEMONT-LA PETITE-PATRIE, MONTRÉAL

Le Technopôle Angus est aujourd'hui devenu une référence en matière de revitalisation urbaine et d'innovation sociale. Le développement de l'îlot central vise à devenir le premier écoquartier mixte certifié LEED ND Platine du Québec. Le nouveau village urbain comportera des résidences abordables, des appartements neufs adaptés aux besoins des étudiant.e.s (La Rose des vents — UTILE) et des logements sociaux, ainsi que des entreprises. Afin d'assurer la pérennité de la vocation du site, une fiducie d'utilité sociale a été créée.



*Lors de l'activité, ce précédent a été sélectionné par huit (8) tables sur 10.*



### CARACTÉRISTIQUES

- Superficie totale : 36 971 m<sup>2</sup> (4 ha)
- Hauteur : 6 étages max., 5 étages moy.
- Logements : environ 400 logements (108 log./ha)
- Espaces récréatifs végétalisés : 25 %
- Création d'une boucle énergétique pour l'ensemble des bâtiments du site, réutilisation de 95 % des eaux pluviales, boisé urbain, corridors de biodiversité

Voici les justifications motivant le choix des personnes participantes :

#### CONNEXION

- Connexion interquartiers, retissage avec les secteurs avoisinants
- Certification LEED ND

#### MOBILITÉ

- Transformation de rue de transit en rue de destination
- Absence de voitures au cœur du projet
- Présence de plusieurs parcours actifs (pour la marche et le vélo)

#### FONCTIONS

- Mixité sociale : mixité des usages et des types d'habitation
- % élevé de logements sociaux et hors marché
- Densité peu perceptible au niveau de la rue
- Diversité architecturale intéressante
- Pôle d'emploi

#### TRAME VERTE ET BLEUE

- Présence d'arbres sur les rues
- Présence d'une place publique créée par la trame diagonale

#### SYSTÈMES URBAINS

- Gestion des sols contaminés : le projet a été excavé et payé par les propriétaires
- Intégration d'une boucle énergétique
- Gestion des eaux pluviales

#### GOVERNANCE

- Développé par une entreprise d'économie sociale (fiducie)
- Société de développement Angus
- Mobilisation citoyenne lors du développement du projet

*Crédits images : voir annexe*

# PRÉCÉDENT SÉLECTIONNÉ

## BO01

VÄSTRA HAMNEN, MALMÖ, SUÈDE

Bo01 est un développement à zonage mixte et durable en bord de mer, axé sur la qualité de l'eau, la faible consommation d'énergie, la gestion de l'eau de pluie, l'innovation en construction écologique et la diversité des espaces verts. Il a été construit entre 2000 et 2010 sur l'ancien port industriel à l'ouest de Malmö. Le projet a été initié lors d'une exposition de logements par le secteur public afin de présenter les technologies émergentes en matière de planification et de construction durable, tout en offrant un réseau d'espaces publics généreux et sensible au climat.



*Lors de l'activité, ce précédent a été sélectionné par sept (7) tables sur 10.*



### CARACTÉRISTIQUES

- Superficie totale : 220 962 m<sup>2</sup> (22 ha)
- Hauteur : 57 étages max., 5 étages moy.
- Logements : environ 1 425 logements (65 log./ha)
- Espaces récréatifs végétalisés : 15 %
- Énergies renouvelables à 100 %, gestion des eaux par le paysagement à 100 %, mobilité durable

Voici les justifications motivant le choix des personnes participantes :

#### CONNEXION

- Perméabilité importante

#### MOBILITÉ

- Cœur piéton
- Peu de voitures
- Plus de place pour les transports actifs
- Intégration de woonerfs

#### FONCTIONS

- Identité forte du secteur
- Gratte-ciel Turning Torso : point de repère fort du quartier
- À échelle humaine
- Granularité et mixité architecturale
- Valorisation du patrimoine industriel et portuaire

#### TRAME VERTE ET BLEUE

- Accessibilité aux berges et à l'eau
- Accessibilité à plusieurs milieux verts

#### SYSTÈMES URBAINS

- Innovation par la gestion des eaux pluviales
- Plusieurs innovations au niveau des systèmes (panneaux solaires, etc.)

#### GOVERNANCE

- Terrains publics
- Diversité des promoteurs et architectes

Crédits images : voir annexe

# PRÉCÉDENT SÉLECTIONNÉ

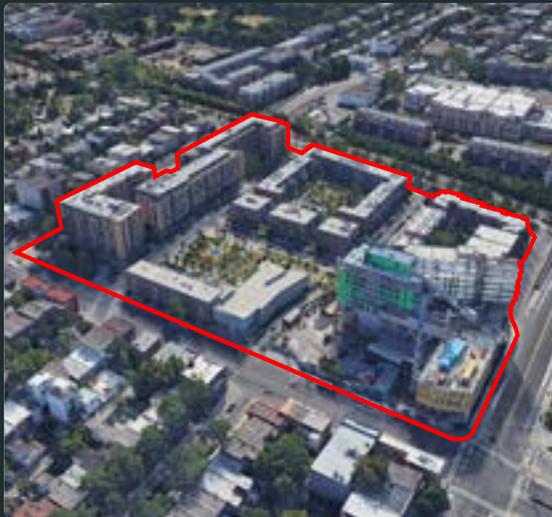
## SITE DES ANCIENS ATELIERS MUNICIPAUX

ROSEMONT-LA PETITE-PATRIE, MONTRÉAL

En 2010, la Ville de Montréal lance une démarche de mise en valeur des anciens ateliers municipaux, désaffectés depuis 2000. La requalification du site répond aux objectifs de *La Stratégie d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels* en matière de mixité résidentielle pour une diversité de types de ménages. La programmation comporte également un CPE dans un bâtiment patrimonial, une bibliothèque municipale et le siège social de l'OMHM. L'optimisation des terrains situés autour de l'édicule de la station du métro Rosemont se poursuit depuis 2022.



*Lors de l'activité, ce précédent a été sélectionné par six (6) tables sur 10.*



### CARACTÉRISTIQUES

- Superficie totale : 57 564 m<sup>2</sup> (5,7 ha)
- Hauteur : 10 étages max., 6 étages moy.
- Logements : environ 674 logements (117 log./ha)
- Espaces récréatifs végétalisés : 14 %
- Équipements communautaires, parcs publics, commerces et bureaux, CPE, siège social OMHM
- Logements privés, coopératives, OBNL, logements pour personnes âgées

Voici les justifications motivant le choix des personnes participantes :

#### CONNEXION

- Pôle de mobilité (TOD)
- Pignon sur rue pour les familles

#### MOBILITÉ

- Peu de voitures
- Facile d'accès en transports actifs

#### FONCTIONS

- 40 % de logements sociaux et communautaires
- Qualité architecturale
- Équipements collectifs, institutionnels et services intégrés au développement
- Variété parcellaire

#### TRAME VERTE ET BLEUE

- Espaces publics variés
- Parc public et jardins intérieurs

#### SYSTÈMES URBAINS

- Géothermie

#### GOVERNANCE

- Respect du budget
- Partage des coûts avec le public
- Leadership

Crédits images : voir annexe

# PRÉCÉDENT SÉLECTIONNÉ

## BASSINS DU NOUVEAU HAVRE

GRIFFINTOWN, MONTRÉAL

Acquis en 2007, la SIC a commencé à travailler avec les parties intéressées afin d'élaborer une nouvelle vision globale pour cet important secteur urbain dans l'arrondissement Sud-Ouest de Montréal. L'intégration des groupes communautaires tels que Bâtir son quartier permet d'atteindre l'objectif de construire sur le site des centaines de logements abordables axés sur la famille. Pour sa part, le secteur d'emploi est coordonné par le Regroupement économique et social du Sud-Ouest (RESO).



*Lors de l'activité, ce précédent a été sélectionné par quatre (4) tables sur 10.*



### CARACTÉRISTIQUES

- Superficie totale : 96 797 m<sup>2</sup> (9,7 ha)
- Hauteur : 20 étages max., 10 étages moy.
- Logements : environ 690 logements (71 log./ha)
- Espaces récréatifs végétalisés : 28 %
- Redéveloppement d'une friche industrielle avec réinterprétation des bassins dans l'aménagement

Voici les justifications motivant le choix des personnes participantes :

#### CONNEXION

- Connexion au bord de l'eau

#### FONCTIONS

- Dimension historique
- Secteur communautaire intégré au développement

#### TRAME VERTE ET BLEUE

- Intégration d'espaces verts et récréatifs
- Espaces verts et bleus grands et diversifiés
- Accès public à l'eau
- Réinterprétation des bassins
- Bassins comme éléments marquants du paysage

Crédits images : voir annexe

# PRÉCÉDENT SÉLECTIONNÉ

## JEAN-JAURÈS : FORT D'AUBERVILLIERS

AUBERVILLIERS, FRANCE

En 2019, l'Agence foncière et technique de la région parisienne (AFTRP), l'État, les communes de Pantin et Aubervilliers en plus de deux agglomérations lancent la requalification et l'aménagement du site du Fort d'Aubervilliers, une friche militaire, en un quartier mixte en bordure de Paris. Le secteur comprendra entre autres, un centre aquatique, des jardins familiaux, des ateliers d'artistes dans les anciennes casemates, une connexion au Grand Paris Express, un théâtre équestre, une école, une garderie et plus de 900 logements.



*Lors de l'activité, ce précédent a été sélectionné par trois (3) tables sur 10.*



### CARACTÉRISTIQUES

- Superficie totale : 363 760 m<sup>2</sup> (36 ha)
- Hauteur : 20 étages max., 6 étages moy.
- Logements : environ 900 logements (247 log./ha)
- Espaces récréatifs végétalisés : 36 %
- Préservation des boisées et jardins communautaires, géothermie, programmation culturelle et historique

Voici les justifications motivant le choix des personnes participantes :

#### CONNEXION

- Perméabilité du plan-masse

#### MOBILITÉ

- Transports collectifs
- Mobilité active

#### TRAME VERTE ET BLEUE

- Plusieurs espaces végétalisés

#### FONCTIONS

- Équilibre entre verdure, transport et construction
- Cœur de quartier
- Réhabilitation et mise en valeur du patrimoine
- Identité : commémoration du passé militaire
- Conception intergénérationnelle
- Équipements publics

# PRÉCÉDENTS SÉLECTIONNÉS

## GRIFFINTOWN

GRIFFINTOWN, MONTRÉAL

Situé aux abords du canal de Lachine, Griffintown est un quartier mixte (résidentiel et commercial) à proximité du centre-ville de Montréal. Les hauteurs des bâtiments augmentent graduellement d'ouest en est pour atteindre 20 étages et une forte compacité à l'orée du Vieux-Montréal. De rares plex bordent la rue Notre-Dame vers l'Ouest pour céder la place aux barres d'habitation et aux nombreuses tours rapprochées près du bassin Peel.



*Lors de l'activité, ces précédents ont chacun été sélectionnés par une (1) table sur 10.*

## MILTON-PARC

LE PLATEAU MONT-ROYAL, MONTRÉAL

Milton Parc est quartier composé majoritairement de maisons de ville historiques avec quelques tours. Le projet La Cité dans les années 70 est venu remplacer certaines anciennes constructions par des tours mixtes incluant des usages sportifs et commerciaux, dont un cinéma. Le gouvernement a alors établi une fiducie foncière urbaine pour ce quartier qui deviendra en partie coopératif. On y compte aujourd'hui 15 coopératives et 6 OBNL.



### CARACTÉRISTIQUES

- Superficie totale : 926 133 m<sup>2</sup> (93 ha)
- Hauteur : 23 étages max., 8 à 15 étages moy.
- Logements : environ 9 048 logements (98 log./ha)
- Espaces récréatifs végétalisés : 11 %
- Offre commerciale : plusieurs commerces de proximité, épiceries, pharmacies et restaurants en plus de commerces de destination

### CARACTÉRISTIQUES

- Superficie totale : 164 296 m<sup>2</sup> (16 ha)
- Hauteur : 30 étages max., 3 étages moy.
- Logements : environ 3108 logements (189 log./ha)
- Espaces récréatifs végétalisés : 2 %
- Conservation du patrimoine, processus de gestion et de gouvernance initiés et pilotés par la communauté

Voici les justifications motivant le choix des personnes participantes :

#### FONCTIONS

- Mixité des usages
- Grande offre commerciale

#### GOVERNANCE

- Propriété communautaire
- Fiducie foncière

## PISTES DE SOLUTION

L'après-midi a été consacré à identifier des pistes de solution pour répondre à la grande question suivante :

**Comment pourrions-nous réaliser un développement sain et inclusif du bassin Wellington ?**

Invitées d'abord à identifier ce qui empêche un développement, les personnes participantes ont ensuite tenté de trouver des solutions pour contourner un bloquant, en réfléchissant selon trois perspectives, soit en matière d'aménagement du territoire, des aspects financiers et de l'adhésion des parties prenantes. Les photos suivantes illustrent les résultats matérialisés aux tables de travail.



# PISTES DE SOLUTION

Les pages suivantes présentent un résumé des grandes idées et pistes de solutions développées. Il est possible qu'elles ne soient pas retenues pour la suite. Ces dernières sont classées par catégories.

## CONNEXION

Meilleure connexion aux milieux environnants :

### VERS GRIFFINTOWN

- Remise en fonction du pont pivotant
- Nouvelle passerelle sur le canal
- Réseau vert piéton et cyclable

### VERS LE VIEUX-MONTRÉAL ET LE VIEUX-PORT

- Réaménagement de la piste cyclable

### VERS POINTE-SAINT-CHARLES

- Nouvelle connexion sous la voie ferrée
- Prolongement des rues Centre et Saint-Patrick par un espace vert et/ou bleu

### BASSIN PEEL ET LE CANAL DE LACHINE

- Navette fluviale pour connecter différents endroits le long de la voie navigable, autant en été qu'en hiver (ex. visite des ateliers d'artisans comme à Granville Island à Vancouver)

### STATION DU REM

- Potentielle nouvelle station du REM pour faire bénéficier le secteur d'une connectivité régionale
- Autres stratégies à mettre en place pour favoriser la connectivité locale



Crédit photo : Jean-Sébastien Désilets, Amplifié — Contenu de marque

# PISTES DE SOLUTION

## MOBILITÉ

Plusieurs opinions et suggestions ont été relevées quant aux notions de mobilité et de stationnement. Certaines sont divergentes. Elles sont rassemblées ici. À ce stade, toutes les idées pourraient être explorées.

Plusieurs idées fortes sont ressorties des échanges et sont illustrées sur les croquis aux pages suivantes.

- Projet de développement comme laboratoire d'innovation sur la mobilité
- Amélioration ou déviation de la circulation sur les rues Bridge et Mill
- Diminution de la place de l'automobile et du nombre de voies véhiculaires dans le futur développement, en offrant des alternatives aux résident.e.s.
- Exploration de scénarios sans voitures ou encore de circulation en souterrain, puisqu'il sera requis d'excaver pour la décontamination

### CIRCULATION DE TRANSIT

- Priorité accordée au transit local
- Rue Mill comme principale voie de transit du secteur
- Révision de la hiérarchie du réseau de transport
- Interdiction de la circulation des camions à l'intérieur du périmètre, sauf sur la rue Mill s'il est impossible de relocaliser leurs trajets
- Rue Bridge n'accueillant que du transit local et redirection du transit vers ou en provenance du pont Victoria vers une nouvelle voie d'accès à l'extérieur du secteur

### TRANSPORTS ALTERNATIFS

- Modes de transport alternatifs pour se rendre dans le secteur (piste cyclable, bus, covoiturage, etc.)

### LIVRAISONS

- Livraisons décarbonées afin d'éviter ou de minimiser la présence de camions dans le secteur

### STATIONNEMENT

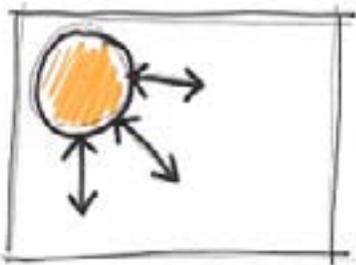
- Aucun stationnement de surface ou le moins possible
- Stationnements étagés à quelques endroits en bordure du site (et sur le terrain du Costco)
- Stationnements prévus en souterrain sous certains immeubles ou en bordure du site
- Stationnements qui pourraient ultimement être transformés en bâtiment avec une autre vocation advenant un futur avec moins de besoins en stationnement

## PISTES DE SOLUTION

### PIÉTONS ET CYCLISTES

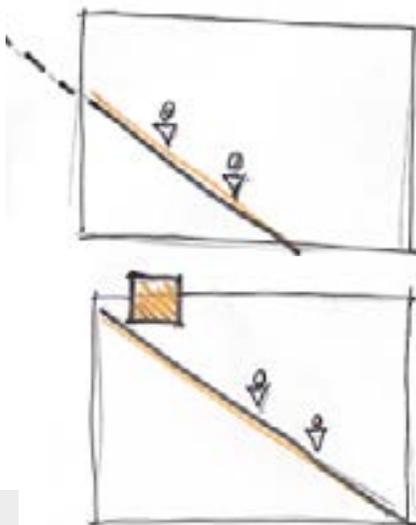
- Maximisation de la place donnée aux piétons et aux cyclistes dans le développement
- Création de rues piétonnes, accessibles uniquement aux véhicules d'urgence, de livraison et à la collecte des matières résiduelles (les modalités seraient à préciser afin de limiter la taille des camions et la fréquence de livraison)
- Implantation d'un *woonerf* qui relierait les rues Bridge et Oak sur la limite du terrain de Casiloc
- Aménagement des rues sinueuses à l'intérieur du site pour décourager la circulation automobile (rue partagée)

### PÔLE DE MOBILITÉ



- Prévision d'un pôle de mobilité dans le futur développement, comprenant :
  - un espace réservé aux livraisons ;
  - une desserte en transport collectif ;
  - des bornes de vélopartage ;
  - des places réservées pour l'autopartage.

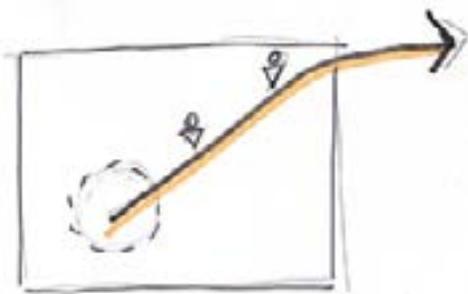
### AXE DIAGONAL



- Poursuite de la rue Centre dans son axe jusqu'à la rue Mill afin de créer un rappel de la rue dans Pointe-Saint-Charles :
  - Parcours réservé aux piétons et cyclistes sur toute la longueur.
- Création d'un axe diagonal de déplacements actifs (piétons et cyclistes) reliant la potentielle station du REM et la rue Mill :
  - Accessible seulement aux véhicules d'urgence et aux camions de livraison à certaines heures.

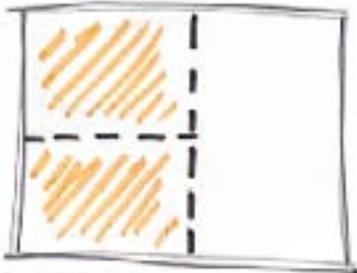
## PISTES DE SOLUTION

### TRAVERSE



- Création d'un axe diagonal de déplacements actifs reliant le cœur du secteur à une nouvelle traverse au-dessus du canal de Lachine :
  - Accessible seulement aux véhicules d'urgence et aux camions de livraison à certaines heures.

### SUPER-ÎLOTS



- Création de nouvelles percées depuis les rues Bridge et Mill, lesquelles formeraient une trame orthogonale créant des super-îlots :
  - Accessibles uniquement aux piétons et cyclistes, puis aux véhicules d'urgence et aux camions de livraison à certaines heures.



Crédit photo : Jean-Sébastien Désilets, Amplifié — Contenu de marque

# PISTES DE SOLUTION

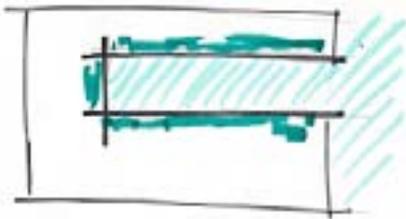
## TRAME VERTE ET BLEUE

Plusieurs opinions et suggestions ont été observées quant aux notions de trame verte et bleue. Certaines sont divergentes. Elles sont rassemblées ici. À ce stade, toutes les idées pourraient être explorées.

Plusieurs idées fortes sont ressorties des échanges et sont illustrées sur les croquis ci-contre.

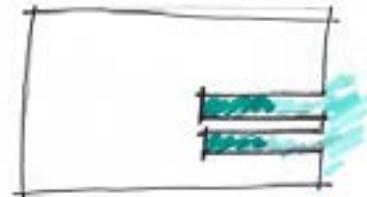
Sachant que le bassin Wellington, ses abords ainsi que les cales sèches sont les secteurs les plus contaminés, il a été suggéré de les excaver pour recréer des bassins d'eau aux abords verdés (parcs et accès à l'eau) qui pourraient même comprendre des zones de filtration végétale. Il est souhaitable qu'un espace vert prévu près d'un point d'eau soit public afin d'en faire bénéficier le plus grand nombre et ainsi en éviter la privatisation.

### BASSIN WELLINGTON



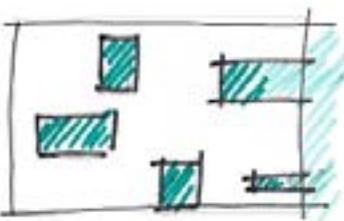
- Bassin Wellington comme élément structurant du secteur
- Préservation de la largeur historique du bassin plutôt qu'une réinterprétation de sa largeur
- Amélioration de la résilience du secteur par une excavation du bassin en totalité ou en partie pour recréer une place publique semi-inondable :
  - Portion nord complètement submergée et portion sud aménagée, voire en partie naturalisée, offrant parc public et accès à l'eau.

### ANCIENNES CALES SÈCHES



- Anciennes cales sèches transformées en espaces collectifs
- Anciennes cales sèches excavées pour recréer deux bassins qui offriraient des parcs et des accès publics à l'eau

### RÉSEAU DE PARCS



- Implantation d'un réseau de parcs et d'espaces verts, dont certains pourraient être des microforêts :
  - Ces parcs pourraient avoir des programmations et vocations différentes.

## PISTES DE SOLUTION

### ZONES TAMPON



- Parc longitudinal le long du canal de Lachine et longeant le bassin Wellington, jusqu'à la potentielle station du REM
- Zones tampons végétalisées à proximité de l'autoroute et du chemin de fer afin de minimiser les nuisances sur le site
- Marge proposée d'un minimum de 4 mètres entre les nouvelles constructions et les terrains de Parcs Canada afin de faciliter l'entretien des bâtiments

### AUTRES IDÉES

- Nouvelles rues verdies et intégrant des infrastructures vertes
- Terrains de jeux, à même un espace vert, partagé avec une future école
- Toits aménagés en toitures vertes ou serres urbaines
- Serres agricoles et pratiques d'agriculture urbaine occupant certaines parties du site et/ou des toitures de bâtiments

### POINTS DE VIGILANCE

- Tenir compte des contraintes rencontrées lors du développement du projet des Bassins du Havre afin d'éviter de répéter les mêmes erreurs (ex. création de petits bassins privés non connectés au canal de Lachine à cause de contraintes techniques)
- Éviter les espaces où l'eau serait stagnante
- Minimiser les accès supplémentaires à la piste multifonctionnelle, puisqu'elle est déjà source de conflits entre les usagers



Crédit photo : Jean-Sébastien Désilets, Amplifié — Contenu de marque

# PISTES DE SOLUTION

## HAUTEURS

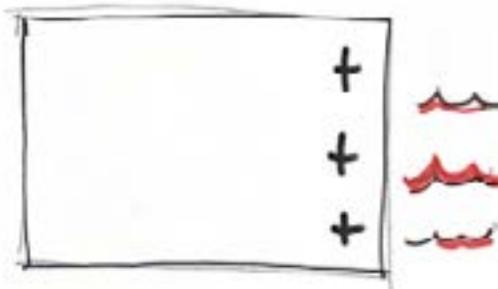
Plusieurs opinions et suggestions ont été observées quant aux notions de mobilité et de stationnement. Certaines sont divergentes. Elles sont rassemblées ici. À ce stade, toutes les idées pourraient être explorées.

Il n'y a pas consensus sur les hauteurs. Différentes idées ont été exprimées :

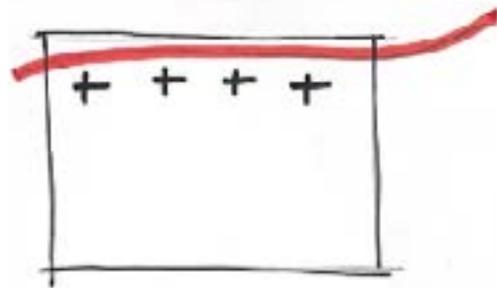
- Intégration de bâtiment de quatre étages avec des tours ponctuelles
- Hauteur de 6 à 12 étages
- 10, 15, même 30 étages et plus pourraient envisageables
- Bâtiments entre 3 et 12 étages avec construction en bois
- La présence de quelques tours permettrait de diminuer la hauteur des immeubles environnants, de dégager de l'espace au sol pour permettre de grands espaces publics et de soulager la pression foncière

Si la grande hauteur ne faisait pas l'unanimité, il était entendu qu'une fois dépassé un certain nombre d'étages, d'autres étages additionnels en retrait ne changent plus la perception depuis la rue.

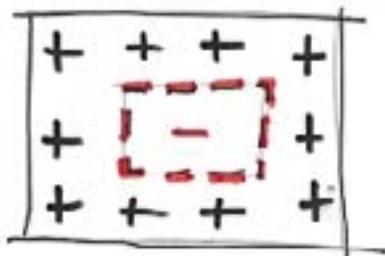
Différentes suggestions ont été faites quant à l'implantation des immeubles de plus grande hauteur sur le site. Elles sont illustrées sur les croquis ci-contre.



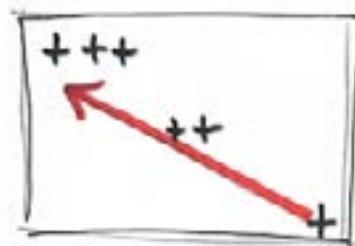
Bâtiments de plus grande hauteur prévus près de l'eau.



Bâtiments de plus grande hauteur le long de la voie ferrée.



Bâtiments de plus grande hauteur positionnés au pourtour du site.



Hauteur des bâtiments prévue en gradation d'un coin à l'autre du site.

## PISTES DE SOLUTION

Une ou deux tours de plus grande envergure pourraient être intéressantes, à condition qu'elles soient distinctives.

Il a été suggéré d'intégrer trois ou quatre tours pouvant aller jusqu'à 40 étages, près du canal de Lachine, si une grande distance entre elles est prévue. Ces dernières pourraient agir comme effet miroir au centre-ville de Montréal et/ou comme élément identitaire du secteur.

Le projet de la Pointe Nord a été discuté comme un secteur intéressant pour les vues qu'il offre sur l'eau et le centre-ville, grâce à la hauteur de certains bâtiments qui permettent également de créer des espaces verts au sol.

### POINTS DE VIGILANCE

- Éviter des enjeux de corridors de vent dans le développement futur.
- Préserver les vues importantes.

## SYSTÈMES URBAINS

Plusieurs idées au sujet des systèmes urbains ont déjà été colligées dans les autres sections. À ces dernières s'ajoutent certaines liées à des interventions proposées qui permettraient de mettre en œuvre une plus grande résilience.



Crédit photo : Jean-Sébastien Désilets, Amplifié — Contenu de marque

- Auto-production d'énergie ;
- Chauffage urbain ;
- Gestion des eaux pluviales ;
- Bassins de rétention paysagers pénétrant le site ;
- Mixité d'usages et complémentarité entre ces derniers pour assurer la mise en place efficace d'une boucle énergétique ;
- Activités à plus grande intensité (industriel, agriculture, etc.) au coeur du site pour permettre l'alimentation en énergie des immeubles résidentiels et commerciaux.

# PISTES DE SOLUTION

## FONCTIONS

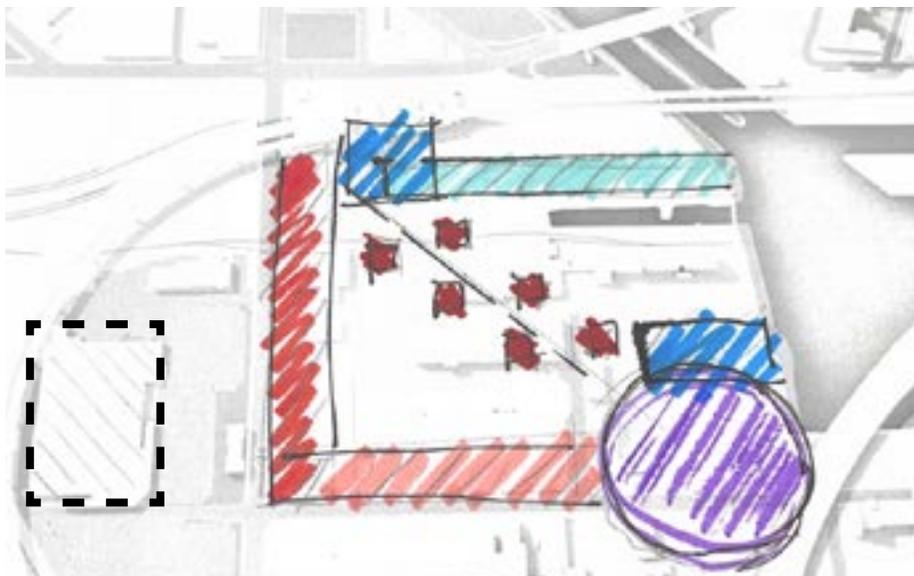
Plusieurs opinions et suggestions ont été observées quant aux fonctions. Elles sont rassemblées ici. À ce stade, toutes les idées pourraient être explorées.

Il est souhaité que le nouveau développement propose une mixité d'usages (emploi, résidentiel, etc.).

Comme les sols sont contaminés à divers degrés, il est suggéré d'utiliser les terrains nécessitant le moins de décontamination (donc une réhabilitation plutôt qu'une excavation ou encore une excavation mineure) pour les usages résidentiels, commerciaux de proximité et institutionnels.

## IDÉES SPATIALISÉES

- Le long de la rue Mill : essentiellement industrie légère, commerces et bureaux, puis commerces de service en respect des usages industriels préservés
- Rue Bridge : considérée comme une artère commerciale
- Diagonale reliant le pôle des artisans à la potentielle station du REM : implantation de commerces de proximité
- Densification au-dessus du bâtiment du Costco
- Le long du canal de Lachine et du bassin Peel : commerces axés sur le récréotourisme et le divertissement
- À proximité d'une gare et/ou d'un pôle de mobilité : lieu public et/ou institutionnel.
- Site des anciennes cales sèches : cœur civique



- Artère commerciale
- Commerces de proximité
- Commerces de service et/ou bureaux et/ou activités liées à l'industrie légère
- Commerces axés sur le récréotourisme et le divertissement
- Espaces institutionnels
- Pôle des artisans

## PISTES DE SOLUTION

### HABITATION

- Une diversité de typologies de logements est souhaitée, tant au niveau des hauteurs que de l'architecture
- Logements abordables, communautaires et sociaux (OBNL, coopérative) et condos privés
- Éviter que les logements abordables, communautaires et sociaux soient identifiables grâce à l'architecture par rapport aux condos privés
- Éviter les petits logements comme ceux de Griffintown

### COMMERCES

- État de la situation : absence de services à proximité du site
- Fonction commerciale au rez-de-chaussée des bâtiments d'un axe important qui deviendrait une rue principale animée du secteur
- Des préoccupations ont été soulevées sur la possibilité d'avoir des commerces et services florissants advenant le cas où il n'y aurait pas assez de logements dans le secteur

### BUREAUX

- Il est suggéré d'éviter les espaces de bureaux, car le centre-ville a déjà de la difficulté à combler ses espaces suite à la pandémie

### INSTITUTIONS

- Équipements suggérés qu'il serait intéressant d'inclure au développement : école, centre de la petite enfance (CPE) ou garderie, équipements collectifs, locaux pour les organismes, bibliothèque, maison de la culture
- Il est suggéré de débiter le développement par un projet institutionnel d'envergure issu d'un concours d'architecture qui désenclaverait socialement le site (ex théâtre, bibliothèque)

### INDUSTRIES

- Il est souhaité que soit explorée l'idée d'un parc industriel habité, un projet jumelant industries et milieux de vie
- L'industrie légère, comme les métiers d'arts et leur école, ainsi que les usages commerciaux pourraient être localisés sur les terrains à plus forte contamination et créeraient le pôle des artisans (rue Mill)
- Le pôle des artisans serait à consolider à proximité des emplacements actuels des organismes Les Forges de Montréal et Espace Verre

# PISTES DE SOLUTION

## GOVERNANCE

Quelques questions, opinions et suggestions ont été soulevées quant à la gouvernance. Elles sont rassemblées ici. À ce stade, toutes les idées pourraient être explorées. Un atelier subséquent a porté spécifiquement sur ce sujet.

### GRANDES QUESTIONS

- Deux grandes questions soulevées au sujet de la gouvernance :
  - Qui devrait assurer le leadership principal ?
  - Quels devraient être les apports du gouvernement fédéral, provincial et de la Ville de Montréal ?
- Établissement d'une vision rassembleuse pour l'aménagement du site, en collaboration avec les partenaires et les différents propriétaires.

### PHASE DE PLANIFICATION

- Planification du développement faite en collaboration avec la population.
- Lancement d'un concours d'aménagement et d'architecture concernant l'ensemble du site ou certains terrains par ordre de priorité :
  - Au terme du concours, les résultats pourraient permettre d'établir des balises claires qui deviendraient des conditions à la vente des terrains pour un développeur éventuel ;
  - Un concours permettrait de créer des projets différents et de qualité exemplaire, pas tous réalisés par le même développeur.
- Notions de gouvernance partagée et de propriétés collectives (ex. emphytéose, fiducie foncière, COOP)
- Création d'une entité pour assurer le développement de tout le secteur
- Mise en place d'un mécanisme d'arrimage des acteurs
- Création d'un consortium de développeurs et d'opérateurs publics, communautaires et privés qui pourrait proposer à la Ville de Montréal un projet qui répond aux attentes sociales et économiques. Chaque partie aurait comme objectif de susciter l'adhésion de ses intervenant.es afin d'aligner les intérêts de tous vers des intérêts communs.
- Importance d'identifier les rôles et responsabilités des parties prenantes

## PISTES DE SOLUTION

### PHASE DE MISE EN ŒUVRE

- Il est souhaité que soit favorisée la mise en commun des informations, des études et des données (techniques, archéologiques...), par exemple, par la création d'une table avec les propriétaires (SIC, Parcs Canada, CN, Ville de Montréal, Casiloc, etc.)
- Un exemple de séquence de mise en œuvre a été développé :
  - Élaboration d'un plan maître avec les parties prenantes du développement et des opérations
  - Investissement dans la décontamination afin d'entamer les travaux d'infrastructures
  - Gestion de l'ensemble du développement afin d'assurer la cohérence avec le plan maître
  - Vente du site par lots pour le développement

### VENTE

- Une fiducie pourrait être propriétaire du fonds de terrain et se porter garante du respect des conditions de vente à perpétuité (ex. Fonctionnement de la Société de développement Angus)
- Des exemples de conditions de vente ont été développés :
  - Préservation de locaux d'artistes
  - Intégration d'un pourcentage de logements sociaux
  - Création d'un pôle d'artisans

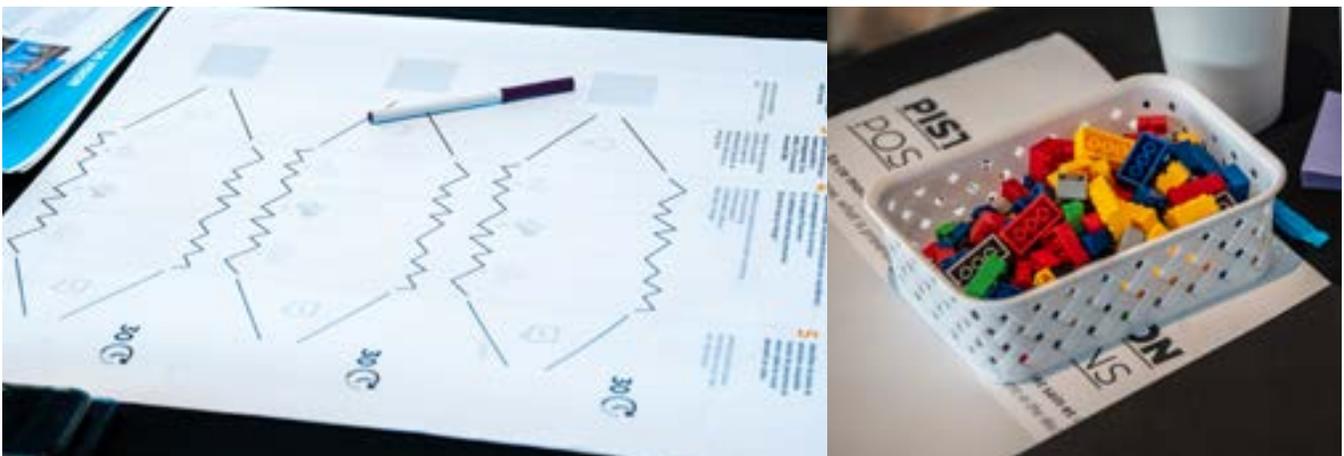


Crédit photo : Jean-Sébastien Désilets, Amplifié — Contenu de marque

# PISTES DE SOLUTION

## ABORDABILITÉ

- Aspect de la décontamination qui soulève beaucoup de questions quant à la responsabilité financière des propriétaires
- Conservation et rénovation de plusieurs bâtiments afin de diminuer les coûts liés à la décontamination, et construction d'étages au-dessus
- Conservation partielle du bâtiment compris entre les rues Bridge et Oak. Le tiers nord pourrait quant à lui être converti
- Objectifs de développement différents selon le type de propriétaire :
  - Un développeur qui souhaite vendre rapidement aura des objectifs de rentabilité élevée.
  - Un développeur qui souhaite rester propriétaire pour 10 à 50 ans préférera tenir compte du cycle de vie.
- Réflexion nécessaire d'un nouveau modèle financier afin d'intéresser des investisseurs / développeurs
- Dans les projets référents présentés (ex. Benny Farm), les gouvernements ont investi pour atteindre de hauts pourcentages de logements sociaux
- Terrains réservés pour créer des propriétés hors du marché spéculatif
- Évaluation de la possibilité d'un bonus à la densité (ex. pouvoir construire plus d'étages si le projet est exemplaire en matière de développement durable [verdissement, place publique, etc.] )

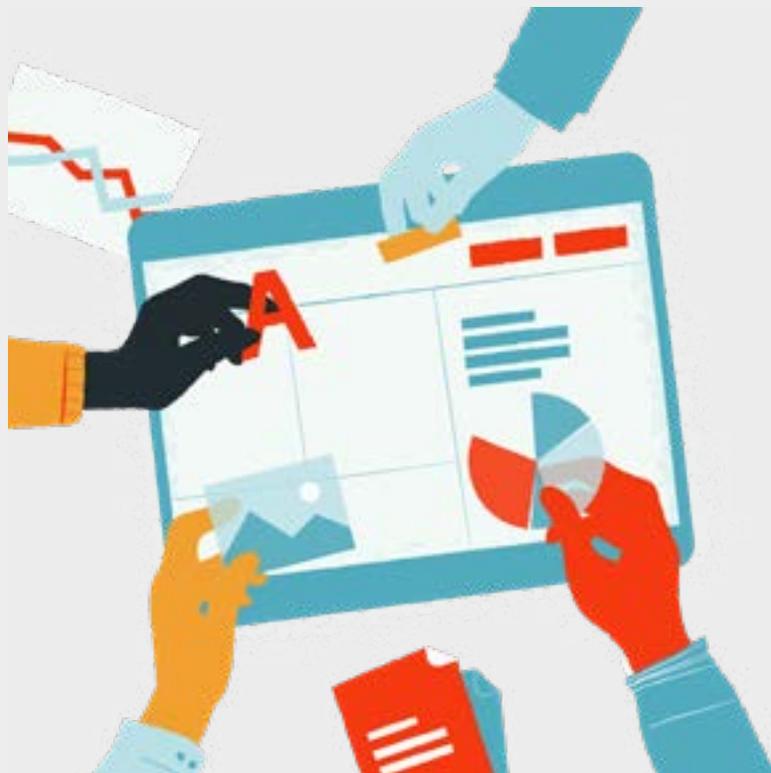


Crédit photo : Jean-Sébastien Désilets, Amplifié — Contenu de marque

C

ACTIVITÉ PARTICIPATIVE

---



## OBJECTIFS



- Informer les représentants de groupes communautaires et acteurs locaux des idées et orientations qui sont ressorties de la grande charrette du 31 mars 2023
- Commenter et bonifier les trois scénarios préparés par Sidlee architecture
- Préciser les orientations préférées et identifier les éléments les plus importants des trois thématiques suivantes :
  1. Trame verte et bleue
  2. Mobilité
  3. Densité et hauteurs

## DÉROULEMENT

- Entrée libre
- Déambulation libre
- Affiches informatives
- Activités libres sous forme de kiosques
- Atelier de co-crédation animé réalisé deux fois au cours de l'activité
- Espace café

## EN CHIFFRES



**32**  
participantes et  
participants



**27**  
organisations  
représentées



**4**  
sous-groupes  
de travail

## KIOSQUES

Des kiosques ont été installés pour permettre aux personnes participantes de se familiariser avec la démarche collaborative et l'élaboration du plan directeur du bassin Wellington entrepris par la SIC.

Dans un premier temps, les parties prenantes ont pu prendre connaissance à leur propre rythme de plusieurs informations grâce à des affiches informatives. Ces affiches portaient sur le contexte de la démarche, les éléments clés du bassin Wellington tels que les propriétaires du site, les éléments patrimoniaux, le bassin d'emploi et la mobilité, ainsi que les priorités et la vision pour le projet.

Les kiosques présentaient les trois scénarios développés par Sidlee Architecture, ainsi qu'une maquette du site et de ses environs à laquelle les personnes participantes pouvaient se référer. Des panneaux étaient utilisés pour donner vie à ces scénarios, illustrant différentes possibilités pour le bassin Wellington.

De plus, un espace immersif a été aménagé, avec un animateur dédié, afin de permettre de se projeter dans des projets de différentes densités urbaines.



Crédit photo : Jean-Sébastien Désilets, Amplifié — Contenu de marque

# TROIS SCÉNARIOS

Trois scénarios ont été développés à la lumière des résultats de la charrette collaborative.

Les personnes participantes ont identifié les forces et éléments à améliorer de chacun des scénarios.

Les pages suivantes présentent les trois scénarios ainsi que les commentaires et idées évoqués pour chacun d'entre eux. Ces résultats colligés sont une synthèse des informations obtenues par les kiosques participatifs et lors de l'atelier de co-création.



*Crédit : Jean-Sébastien Désilets, Amplifié — Contenu de marque*

# TROIS SCÉNARIOS

## SCÉNARIO A



Crédit : Sid Lee Architecture



Crédit : Sid Lee Architecture



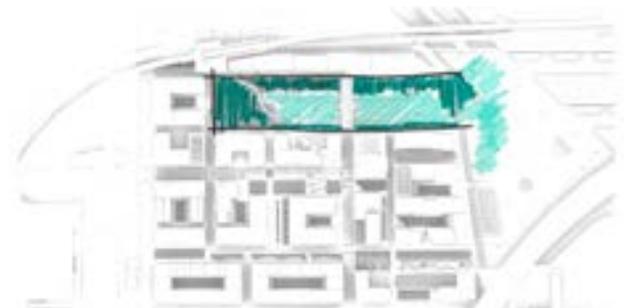
Crédit : Sid Lee Architecture

# TROIS SCÉNARIOS

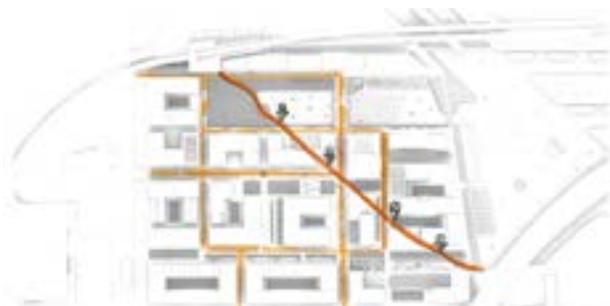
## SCÉNARIO A (SUITE)



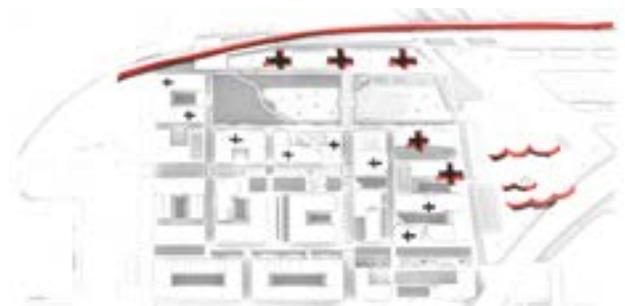
### INTENTIONS ISSUES DES ACTIVITÉS PRÉCÉDENTES



- Bassin Wellington comme élément structurant
- Recréer un bassin qui offrirait des parcs et accès publics à l'eau



- Axe diagonal de déplacements actifs (piétons et cyclistes) reliant la potentielle station du REM et la rue Mill



- Bâtiment de plus grande hauteur le long de la voie ferrée et près de l'eau

# TROIS SCÉNARIOS

## SCÉNARIO A (SUITE)

### POINTS POSITIFS



#### TRAME VERTE ET BLEUE

- Le rappel du bassin Wellington comme élément central est intéressant et permet un accès à l'eau qui est apprécié.
- Le bassin est excavé et propose un rappel patrimonial réussi.
- Les espaces verts et de verdure sont assez bien répartis sur le site.
- Le bassin et les espaces verts l'entourant offrent un grand espace collectif.
- Ce scénario semble être le plus ensoleillé des trois.

#### MOBILITÉ

- La trame semble perméable pour les piétons
- La trame apparait diversifiée et connectée

#### DENSITÉ ET HAUTEUR

- Plusieurs bâtiments agissent comme tampons contre les nuisances sonores
- Les bâtiments de plus grande hauteur sont situés à proximité de la potentielle station du REM et le long de son parcours
- Une bonne optimisation de l'utilisation du sol est notée

### POINTS NÉGATIFS



#### TRAME VERTE ET BLEUE

- Le scénario ne propose pas assez de grands espaces verts ou d'espaces verts regroupés et/ou connectés
- Le bassin prend trop de place dans le secteur et le divise en deux
- Un meilleur équilibre est souhaitable quant à la répartition des espaces verts et des espaces bleus (eau)
- L'espace vert le long du parcours de la potentielle station du REM est remis en doute à savoir s'il sera réellement utilisé
- Il est souhaité que soient agrandis les abords du canal pour donner un plus grand espace accessible aux résident.e.s et visiteurs

#### MOBILITÉ

- La diagonale présentée dans ce scénario n'est pas assez forte

# TROIS SCÉNARIOS

## SCÉNARIO A (SUITE)

### POINTS NÉGATIFS



#### DENSITÉ ET HAUTEUR

- La diagonale semble se déployer dans l'ombre des bâtiments de plus grande hauteur
- Il serait bien de prévoir plus de retrait dans les façades
- Les bâtiments près des berges sont de trop grande hauteur
- La mise en valeur du patrimoine industriel n'est pas réussie à l'exception du bassin Wellington
- Les bâtiments sont situés trop près de la voie ferrée
- Les hauteurs sont exagérées, particulièrement au centre du site
- Les silos ne sont pas mis en valeur
- Il pourrait être intéressant d'ajouter plus de densité à proximité de la potentielle station du REM et le long de son parcours
- Trente (30) étages à un bâtiment sont trop
- À l'échelle du piéton, il est important de préserver les vues, ce qui ne semble pas le cas dans ce scénario
- La proposition à proximité de la potentielle station du REM rappelle Griffintown, ce qui n'est pas souhaitable

# TROIS SCÉNARIOS

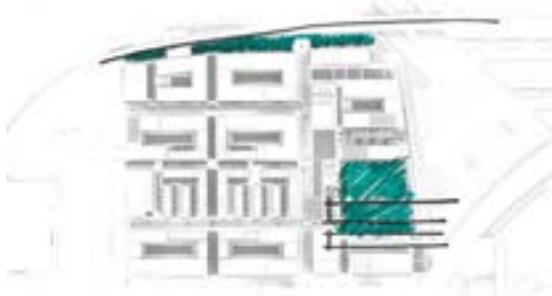
## SCÉNARIO B



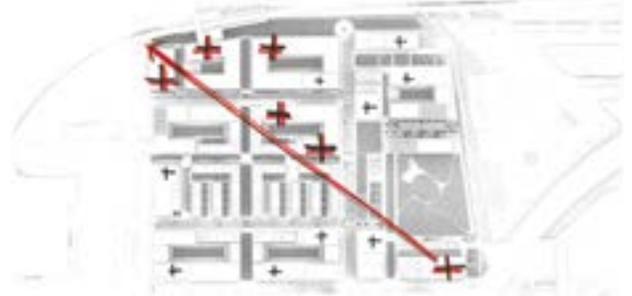
# TROIS SCÉNARIOS

## SCÉNARIO B (SUITE)

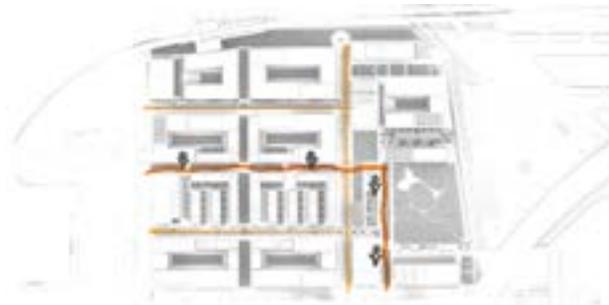
INTENTIONS ISSUES DES ACTIVITÉS PRÉCÉDENTES DE LA DÉMARCHE



- Transformation des anciennes cales sèches en espace collectif
- Création de zones tampons végétalisées à proximité du chemin de fer



- Hauteur des bâtiments prévue en gradation d'un coin à l'autre du site



- Nouvelles rues depuis les rues Bridge et Mill créant quatre super-îlots
- Parcours de déplacements actifs (piétons et cyclistes)



Crédit : Sid Lee Architecture

# TROIS SCÉNARIOS

## SCÉNARIO B (SUITE)

### POINTS POSITIFS



#### TRAME VERTE ET BLEUE

- L'accès public aux berges est un élément important et semble être plus présent dans ce scénario, puisque la bande riveraine verdie est élargie le long de l'eau
- Plusieurs espaces collectifs devant l'eau sont offerts, par le grand parc, ainsi que d'autres espaces verts
- La position du grand parc permet un meilleur ensoleillement aux abords de l'eau
- Le scénario sépare le site en deux secteurs : un quartier résidentiel dense et de grands espaces collectifs verts

#### DENSITÉ ET HAUTEUR

- La trame créant de grands îlots est perçue comme un point positif du scénario
- Les super-îlots rappellent les quartiers-îlots d'inspiration européenne
- Les super-îlots permettent la création d'un esprit de communauté, ce qui est souhaité, dans les espaces centraux qu'ils créent
- Le secteur des maisons de ville est très apprécié. Il serait même acceptable d'ajouter des étages en retrait pour y ajouter une diversité de types de logements
- Les hauteurs sont bien réparties sur le site
- Les silos restent visibles du parc et par les berges

### POINTS NÉGATIFS



#### TRAME VERTE ET BLEUE

- La taille et le positionnement du parc central sont moins appréciés puisqu'il est très grand et loin de l'habitation
- Certaines personnes ont suggéré de créer deux parcs de taille moyenne pour verdir le secteur résidentiel du scénario
- Le scénario ne semble pas offrir de parcs de proximité avec aires de jeux pour les familles
- Il semble y avoir moins d'espaces publics et verts que dans les autres scénarios
- Le scénario ne propose aucun rappel du bassin Wellington et/ou des anciennes cales sèches, ce qui est un manquement important par rapport au patrimoine industriel
- L'effet corridor au cœur des îlots pourrait être très venteux
- L'espace vert le long du parcours de la potentielle station du REM est remis en question à savoir s'il sera réellement utilisé

# TROIS SCÉNARIOS

## SCÉNARIO B (SUITE)

### POINTS NÉGATIFS



#### MOBILITÉ

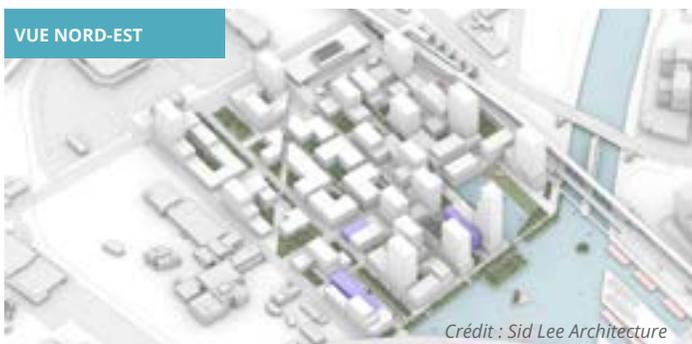
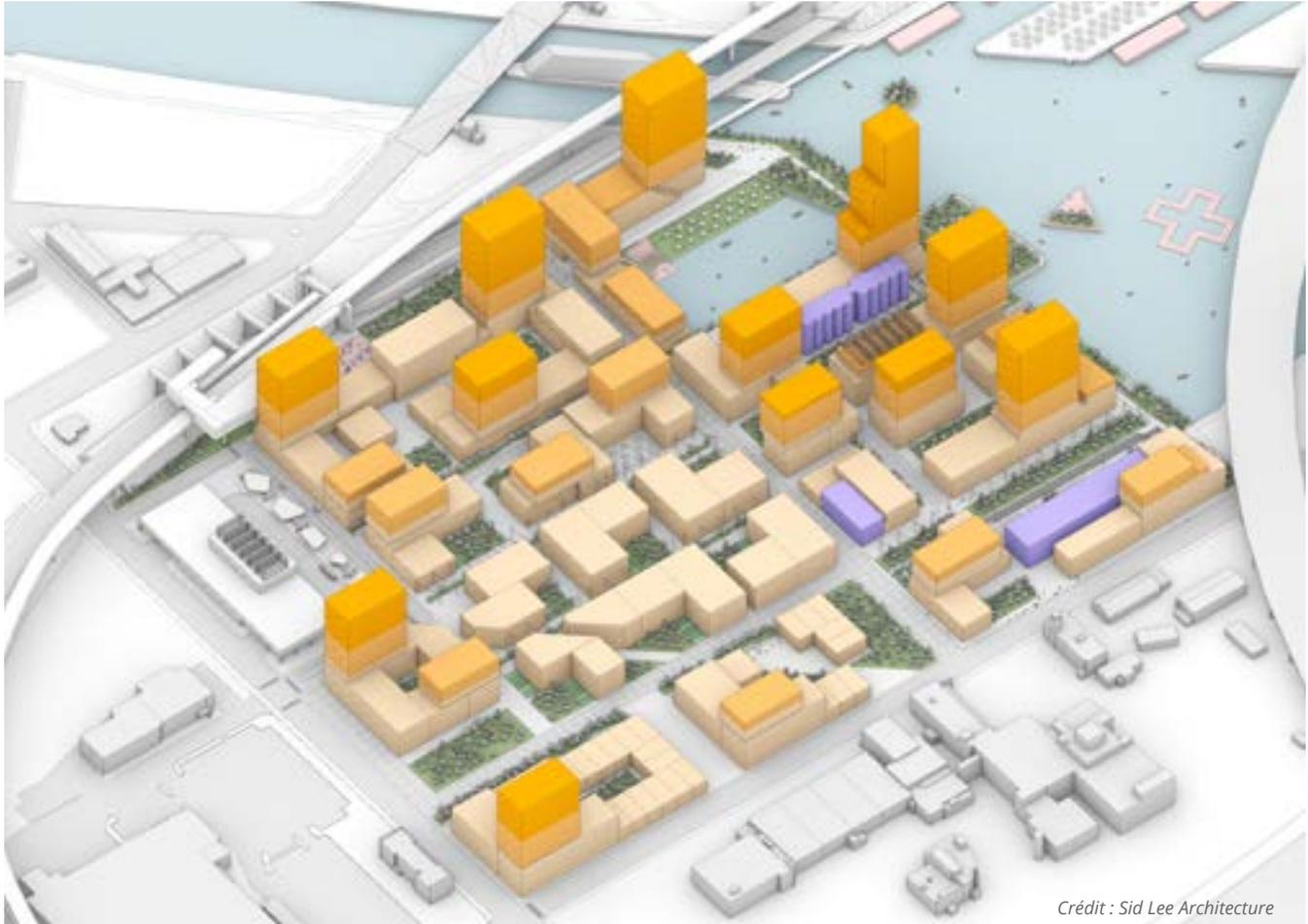
- Dans ce scénario, il manque une rue diagonale
- Le rond-point au bout de la rue Oak n'est pas apprécié
- La rue Oak est trop large
- La trame viaire est plus présente dans ce scénario et donne plus de place aux voitures, ce qui n'est pas souhaité
- Les super-îlots sont trop grands pour une expérience piétonne agréable
- La multiplicité de ruelles vertes est une idée intéressante, mais la circulation active par celles-ci est remise en question à savoir si elle sera réellement pratiquée

#### DENSITÉ ET HAUTEUR

- Ce scénario est le plus conventionnel des trois
- Ce scénario semble peu cohérent avec le quartier avoisinant de Pointe-Saint-Charles
- La rentabilité de la construction de maisons de ville est remise en question en rapport avec les coûts engendrés par la décontamination du site. Les personnes participantes craignent que les maisons de ville ne soient pas abordables
- Les bâtiments de plus grande hauteur sont trop dispersés sur le site
- La tour solitaire sur le coin de la rue Mill n'est pas cohérente avec le site
- Les bâtiments de plus basse densité sont trop encadrés par les hauteurs

# TROIS SCÉNARIOS

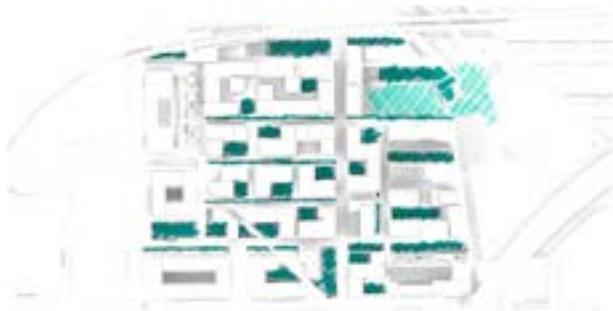
## SCÉNARIO C



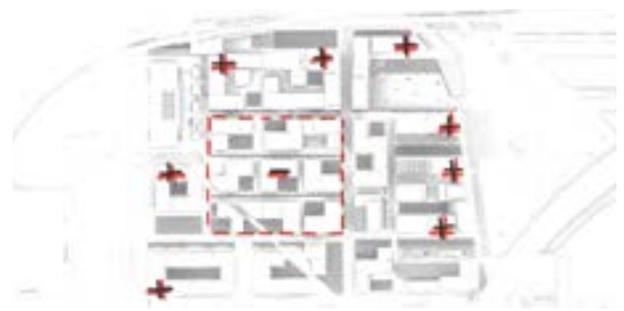
# TROIS SCÉNARIOS

## SCÉNARIO C (SUITE)

INTENTIONS ISSUES DES ACTIVITÉS PRÉCÉDENTES DE LA DÉMARCHE



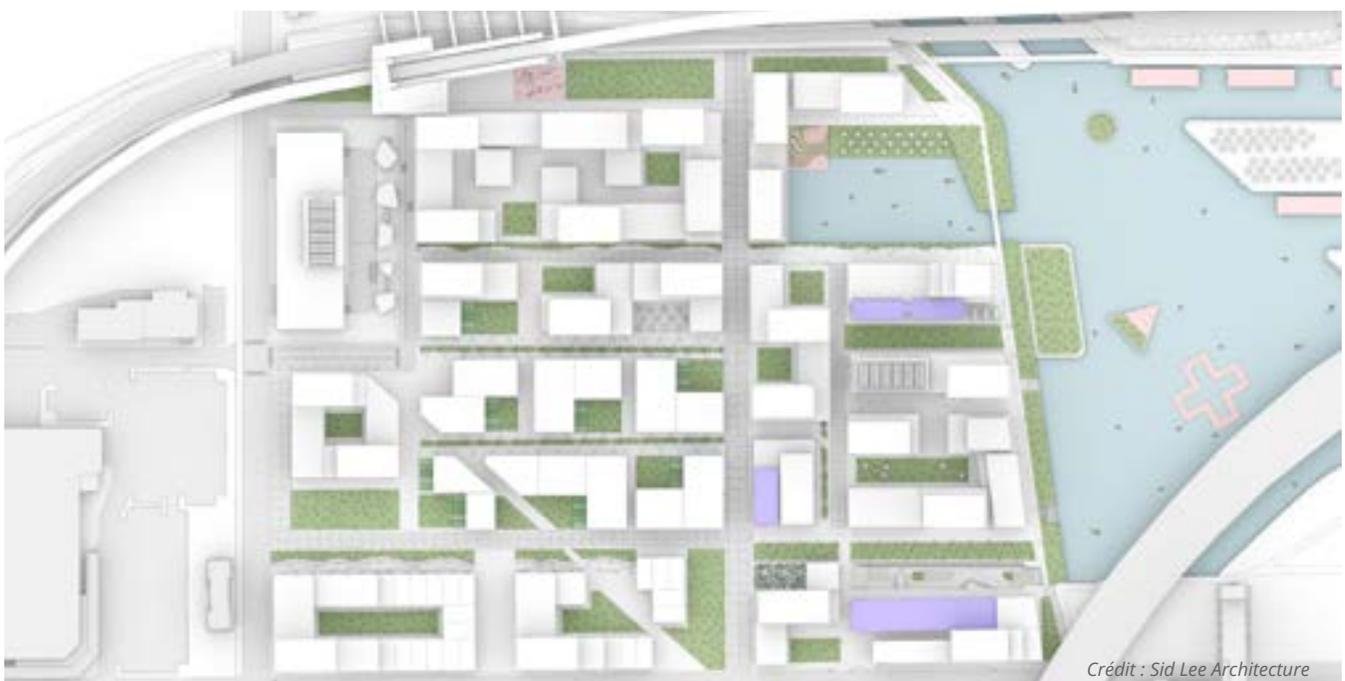
- Implantation d'un réseau de parcs et d'espaces verts qui auraient des programmations et des vocations différentes



- Bâtiment de plus grande hauteur positionné au pourtour du site



- Pôle de mobilité
- Poursuite de la rue Centre dans son axe jusqu'à la rue Mill
- Boucle de déplacements actifs (piétons et cyclistes)



Crédit : Sid Lee Architecture

# TROIS SCÉNARIOS

## SCÉNARIO C (SUITE)

### POINTS POSITIFS



#### TRAME VERTE ET BLEUE

- Le réseau d'espaces verts est très apprécié Il permet, entre autres, une meilleure lutte contre les îlots de chaleur et est plus facile d'accès par les résident.e.s du site
- La réinterprétation du bassin Wellington est un geste pour le site
- L'emprise du bassin Wellington (comparativement au scénario A) permet une meilleure optimisation des espaces
- Le scénario propose un accès à l'eau qui est apprécié

#### MOBILITÉ

- Le prolongement de la rue Centre dans un axe diagonal est réussi dans ce scénario. Cet axe devrait être réfléchi en lien avec la dynamique commerciale souhaitée
- Les rues du scénario semblent apaisées et piétonnisées, ce qui est très souhaitable
- Le pôle de mobilité à proximité du REM est très intéressant

#### DENSITÉ ET HAUTEUR

- Le scénario propose une densité acceptable
- Ce scénario donne l'impression d'être le moins haut et dense des trois scénarios

### POINTS NÉGATIFS



#### TRAME VERTE ET BLEUE

- Le scénario ne propose pas suffisamment de grands parcs et de verdure
- L'espace vert le long du parcours de la potentille station du REM est remis en question à savoir s'il sera réellement utilisé
- Le réseau de petits parcs est moins structurant pour le site qu'un grand parc rassembleur
- Certaines préoccupations sont ressorties quant à la privatisation des espaces verts à proximité des berges

#### MOBILITÉ

- Certaines préoccupations sont ressorties quant à la logistique entourant les livraisons et les déménagements par rapport au réseau de rues piétonnisées
- Un lien réel par le prolongement de la rue Centre en diagonale au quartier Pointe-Saint-Charles est une nécessité. Le scénario ne propose pas ce lien

# TROIS SCÉNARIOS

## SCÉNARIO C (SUITE)

### POINTS NÉGATIFS



#### DENSITÉ ET HAUTEUR

- Le scénario présente une occasion manquée quant à la densification au-dessus du pôle de mobilité. Plusieurs tables de travail proposaient de bâtir au-dessus de la station multimodale
- Ce scénario présente trop de hauteurs le long des berges. En conséquence, le public a un accès moins dégagé aux berges et à l'eau, ce qui n'est pas souhaité
- Les bâtiments de plus grande hauteur devraient se situer à proximité de la potentielle station du REM, le long de son parcours et sur la rue Mill afin de minimiser les nuisances sonores
- La densité est trop basse au niveau de la rue Bridge
- Les silos ne sont pas mis en valeur

# CARTES THÉMATIQUES

Comme certaines thématiques avaient généré des idées et opinions différentes lors de la charrette collaborative, l'Atelier Urbain a produit des cartes thématiques issues des résultats afin d'amener les personnes participantes à prioriser les options possibles.

Les personnes participantes ont eu à déterminer, par thématique, et d'un commun accord, laquelle des idées proposées sur les cartes était leur premier et second choix. Par la suite, il leur a été demandé d'indiquer des justifications afin de mieux comprendre leur sélection.



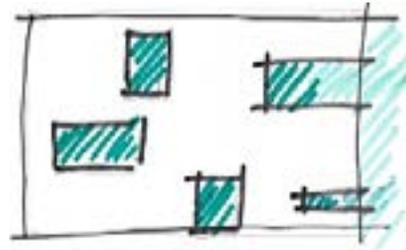
*Crédit : Jean-Sébastien Désilets, Amplifié — Contenu de marque*

# CARTES THÉMATIQUES

## TRAME VERTE ET BLEUE

### CHOIX 1

- Répartition des espaces publics dans le secteur
- Possibilité d'inclure des parcs à chiens et des jardins communautaires
- Espaces verts plus accessibles, car positionnés à plusieurs endroits dans le secteur
- Espaces verts à vocation locale
- Démocratisation des espaces verts
- Réinterprétation du bassin Wellington et des anciennes cales sèches

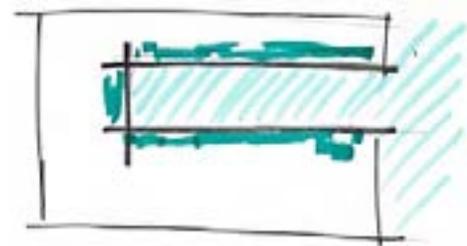


### RÉSEAU DE PARCS

- Implantation d'un réseau de parcs et espaces verts qui auraient des programmations et vocations différentes

### CHOIX 2

- Réinterprétation du bassin Wellington comme geste fort et identitaire pour le secteur
- Possibilité de permettre la baignade

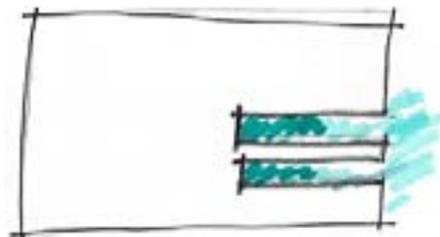


### BASSIN WELLINGTON

- Bassin Wellington comme élément structurant
- Largeur historique du bassin à préserver plutôt qu'une réinterprétation de sa largeur
- Excavation pour recréer un bassin qui offrirait des parcs publics et un accès à l'eau
- Parc longitudinal

### CHOIX 3

- Aucune note ne justifiait la sélection de cette carte
- Elle a été sélectionnée par une seule des tables de travail.



### ANCIENNES CALES SÈCHES

- Transformation des anciennes cales sèches en espace collectif
- Excavation pour recréer deux bassins qui offriraient des parcs et des accès publics à l'eau

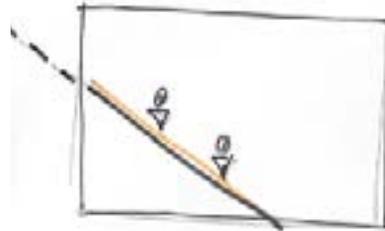
# CARTES THÉMATIQUES

## MOBILITÉ

### CHOIX 1

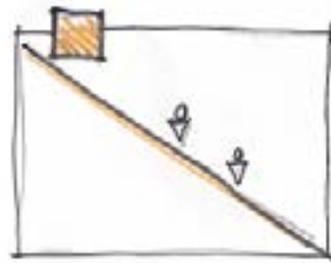
Bien que présentées comme deux cartes différentes, les cartes proposent toutes deux un axe diagonal. Elles ont été préférées par les personnes participantes et les justifications sont regroupées :

- Connexion aux quartiers environnants par la diagonale
- Désenclavement
- Facilite l'accès à une potentielle station du REM
- Possibilité de connecter le quartier de Pointe-St-Charles en passant sous le chemin de fer
- Effet de la diagonale apprécié dans le plan



#### AXE DIAGONAL — RUE CENTRE

- Poursuite de la rue Centre dans son axe jusqu'à la rue Mill
- Parcours réservé aux piétons et cyclistes sur toute la longueur

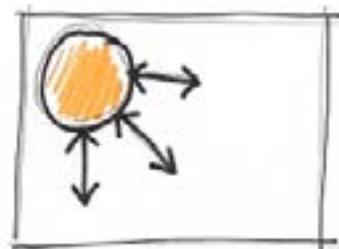


#### AXE DIAGONAL — REM

- Axe diagonal de déplacements actifs (piétons et cyclistes) reliant la potentielle station du REM et la rue Mill
- Seulement accessible aux véhicules d'urgence et aux camions de livraison à certaines heures

### CHOIX 2

- Un pôle de mobilité est une composante favorisant une transition écologique
- Cette idée renvoie à la Vision 2050 de la Ville de Montréal
- Permet de réduire la circulation automobile sur le site
- Améliore le transport collectif
- Ainsi positionné, le pôle serait à une bonne distance de marche de certaines résidences



#### PÔLE DE MOBILITÉ

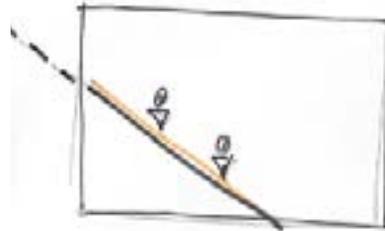
- Pôle de mobilité
- Desserte de transport collectif
- Intégration de bornes de vélopartage et de places d'autopartage

# CARTES THÉMATIQUES

## MOBILITÉ

### CHOIX 3

- En ajoutant des rues perpendiculaires, l'accès serait facilité pour plusieurs modes de transports, par exemple les accès autobus

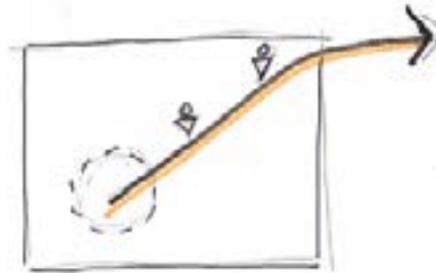


### SUPER-ÎLOTS

- Nouvelles percées depuis les rues Bridge et Mill, lesquelles formeraient une trame orthogonale créant des super-îlots
- Seulement accessibles aux véhicules d'urgence et aux camions de livraison à certaines heures

### CHOIX 4

- Possibilité de remettre en fonction le pont tournant

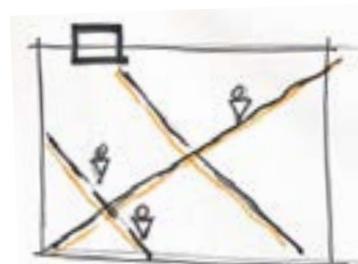


### CANAL DE LACHINE

- Axe diagonal de déplacements actifs (piétons et cyclistes) reliant le cœur du secteur à une nouvelle traverse au-dessus du canal de Lachine
- Seulement accessible aux véhicules d'urgence et aux camions de livraison à certaines heures

### AJOUT

- Les personnes participantes ont suggéré une nouvelle alternative de carte thématique

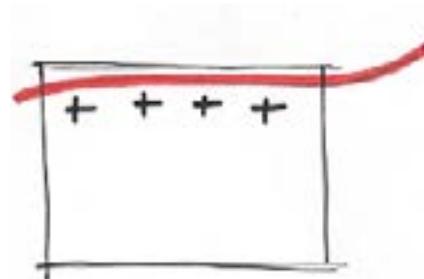


# CARTES THÉMATIQUES

## HAUTEUR ET DENSITÉ

### CHOIX 1

- Possibilité de couper les nuisances sonores depuis le chemin de fer
- Vues intéressantes sur le REM et à partir du REM
- Densité à proximité de la voie ferrée
- Modèle TOD
- Possibilité d'inclure un Usage commercial aux étages (vis-à-vis le REM)
- Les hauteurs ne cachent pas le quartier
- Ombrage à évaluer sur le reste du secteur

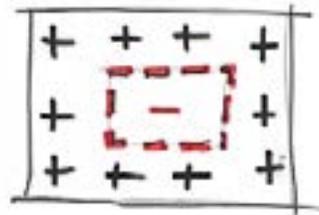


### CHEMIN DE FER

- Bâtiment de plus grande hauteur le long de la voie ferrée

### CHOIX 2

- Possibilité de couper les nuisances sonores depuis le chemin de fer
- Pas de bâtiments en hauteur au centre du site

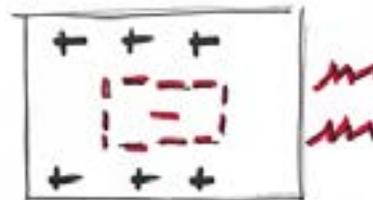


### AU POURTOUR

- Bâtiment de plus grandes hauteurs positionnés au pourtour du site

### AJOUT

- Les personnes participantes ont suggéré une nouvelle alternative de carte thématique
- Pas de hauteurs à proximité des berges
- Hauteurs concentrées sur la rue Mill et le long du REM

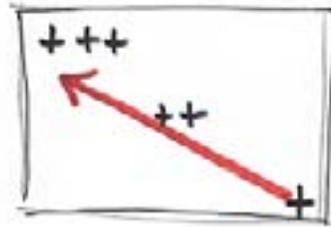


# CARTES THÉMATIQUES

## HAUTEUR ET DENSITÉ

### CHOIX 3

- Progression des hauteurs réparties sur le territoire
- Garder des ouvertures pour les autres résidents
- Protéger les berges

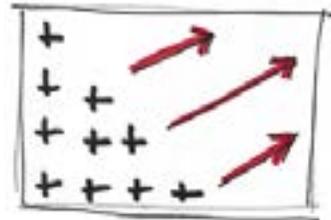


### EN GRADATION

- Hauteur des bâtiments prévue en gradation d'un coin à l'autre du site

### AJOUT

- Les personnes participantes ont suggéré une nouvelle alternative de carte thématique pour inviter à réfléchir à la gradation des hauteurs dans l'autre sens



# AJOUTS

## HAUTEUR

Comme dernière activité, il a été demandé aux personnes participantes quelles seraient leurs recommandations quant aux hauteurs pour le futur développement.

- Prévoir des bâtiments de 4 à 6 étages au centre du site
- Prévoir des bâtiments de 3 à 12 étages avec des constructions en bois
- Évaluer l'impact des gaz à effet de serre (GES)
- Faire un compromis entre hauteur et rentabilité
- Placer la hauteur le long de la voie ferrée, pour cacher le REM
- Assurer assez d'espacement et de retrait entre les bâtiments plus hauts
- Assurer une mixité des usages dans les tours
- Prévoir un ou deux bâtiments de plus grande hauteur s'ils sont distinctifs
- Limiter à 12 étages sauf à proximité du canal de Lachine

D'autres idées et suggestions sont ressorties lors des échanges en atelier de cocréation ou aux kiosques.

## FONCTIONS

- Ajouter des logements sociocommunautaires
- Prévoir des services (ex. CLSC, École, etc), accessibles à pied
- Prévoir des jardins communautaires
- Faire un *water square* en lien avec le bassin Wellington
- Ajouter un système souterrain de circulation
- Intégrer une piscine (installations temporaires ou semi-permanentes)

## AUTRES IDÉES ET COMMENTAIRES

- Les personnes participantes remettent en question la nécessité d'avoir 3 500 portes au développement.
- Il y a une incompréhension par rapport à l'impératif de rentabilité de la SIC
- Il est souhaité que soit réaménagé le site du Costco qui est un grand îlot de chaleur
- Il a été mentionné qu'une école secondaire n'est pas un besoin actuel
- Le stationnement de CASILOC pourrait être utilisé comme mesure temporaire pour enlever les automobiles de la rue
- Si une école est prévue à Griffintown et qu'elle est connectée au quartier, ça pourrait suffire
- Il est suggéré que le projet soit donné au public plutôt que vendu au privé
- Il est proposé que la gestion des matières résiduelles soit intégrée

D

QUESTIONNAIRE EN LIGNE

---



## OBJECTIFS



- Obtenir l'avis de la population afin de bonifier la démarche.
- Orienter la mise en forme du plan directeur à déposer dans le cadre des consultations de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM).

## ANALYSE

Le questionnaire a été mis en ligne le 25 avril 2023.

Les résultats ont été exportés en date du 5 juin 2023. Les résultats des questionnaires en français et en anglais ont été combinés pour donner les résultats suivants.

## EN CHIFFRES



**75**  
personnes ayant  
répondu au  
questionnaire



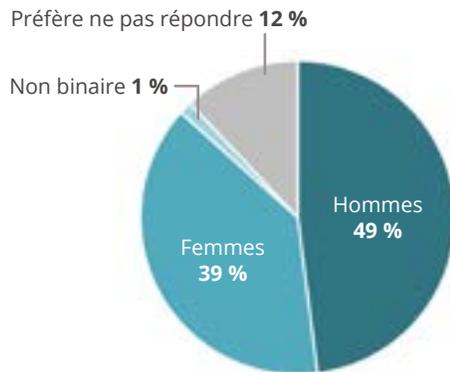
**56**  
ont répondu au  
questionnaire  
en français



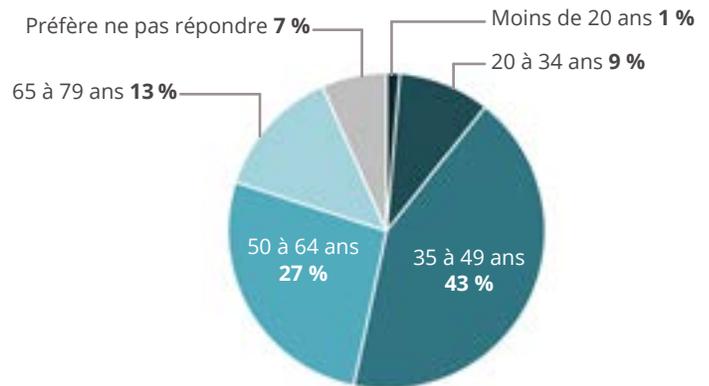
**19**  
ont répondu au  
questionnaire  
en anglais

# PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE

## À quel genre vous identifiez-vous ?

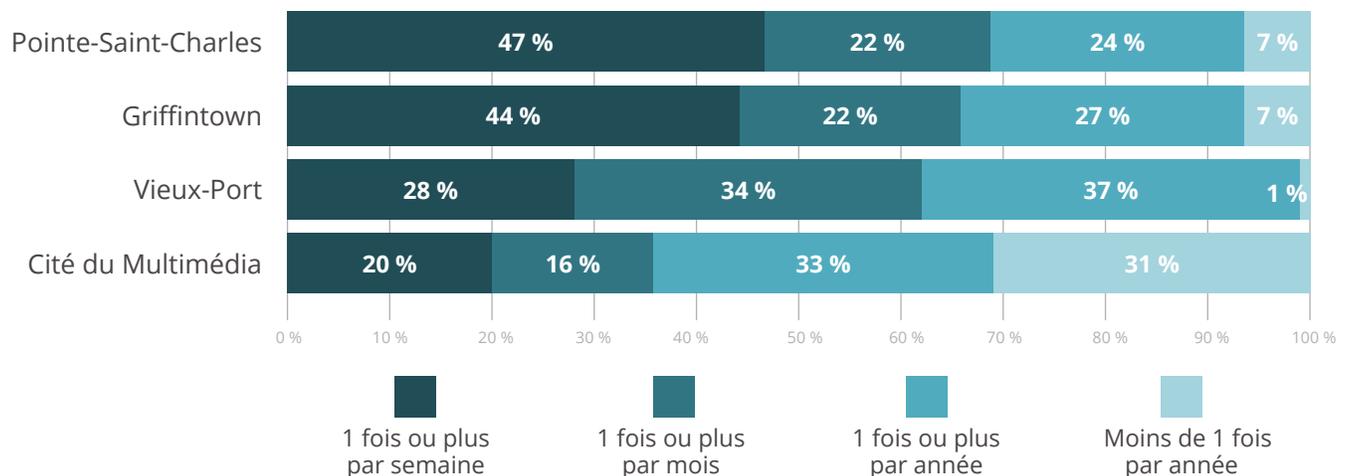


## À quel groupe d'âge appartenez-vous ?



# FRÉQUENTATION DU BASSIN WELLINGTON

Parmi les secteurs du territoire à proximité du bassin Wellington, lesquels fréquentez-vous et à quelle fréquence ?



### Autres réponses mentionnées :

- Cité du Havre
- Piste cyclable du canal
- Saint-Henri
- Petite-Bourgogne

# IMAGES D'INSPIRATION

Quelles images représentent le mieux l'ambiance que vous souhaiteriez pour le futur développement ?



Bo01, Malmö, Suède  
61 %



Milton Parc, Montréal, Canada  
26 %



Écoquartier Technopôle Angus, Montréal  
26 %



Jean-Jaurès : Fort d'Aubervilliers, France  
12 %



Bassins du Nouveau Havre, Montréal  
8 %



Site des anciens ateliers municipaux de Rosemont, Montréal 7 %

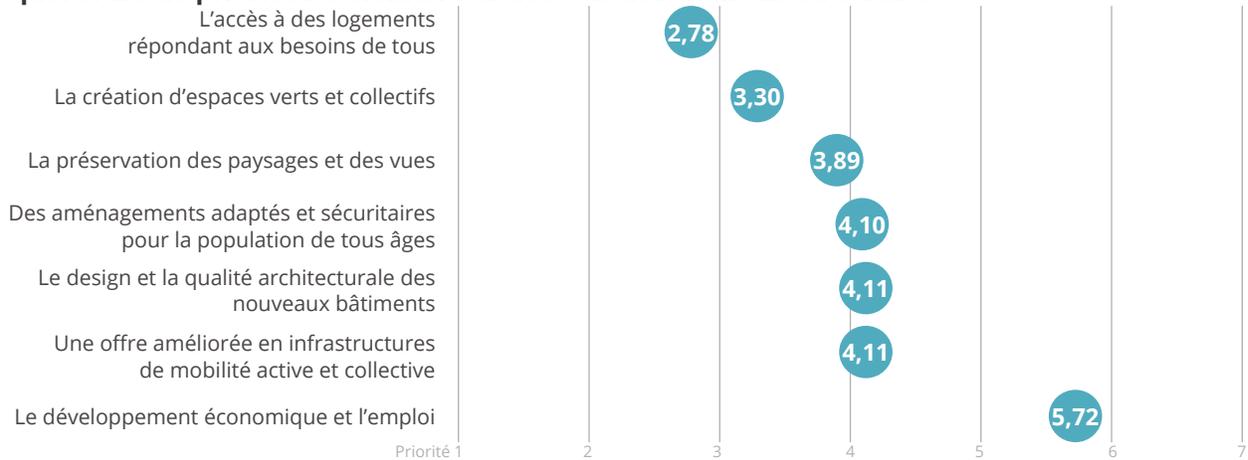


Griffintown  
5 %

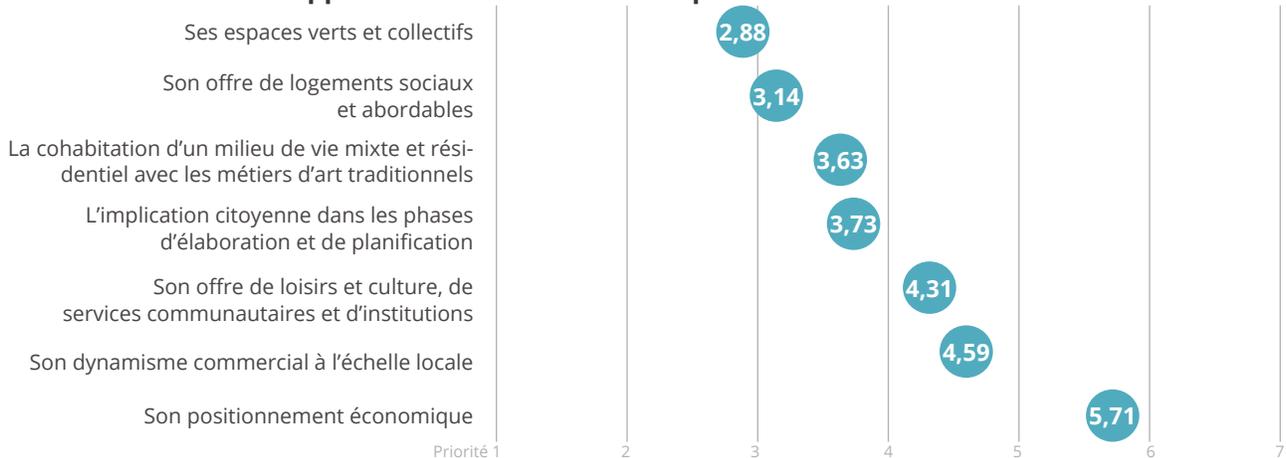
# PRIORISATION

Les personnes participantes devaient classer les éléments suivants en ordre de priorité. Le résultat représente un ratio moyen. Plus le chiffre est près de 1, plus l'élément a été choisi en priorité.

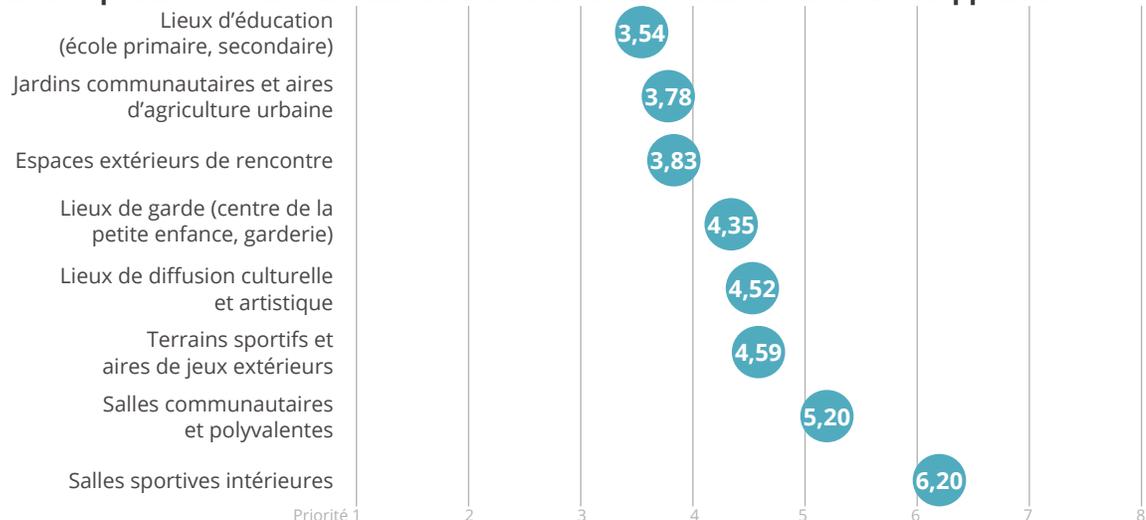
## Dans quel ordre de priorité les éléments ci-dessous devraient-ils être traités ?



## Comment le futur développement devrait-il se démarquer ?

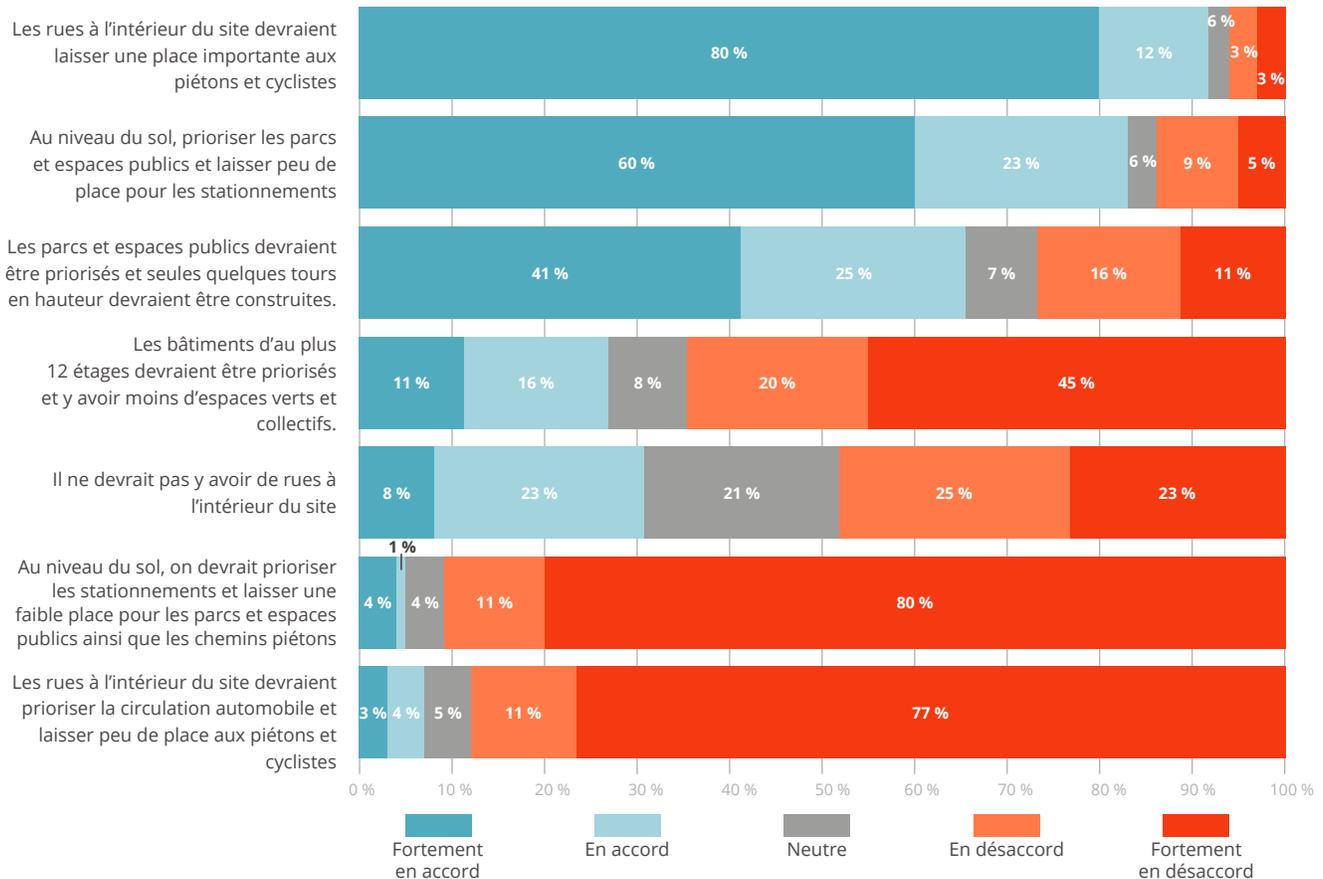


## Quels équipements publics et collectifs aimeriez-vous retrouver dans le futur développement ?



## NIVEAU D'ACCORD

Indiquez votre niveau d'accord avec les énoncés suivants :

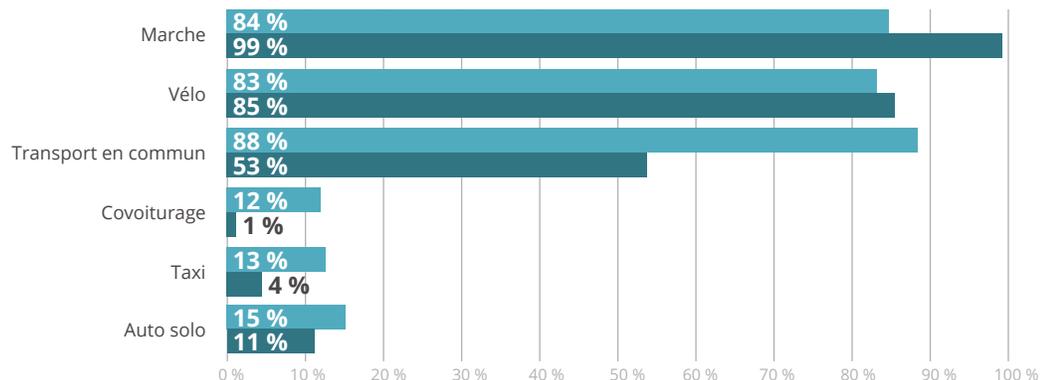


## MODE DE TRANSPORT

Quel(s) mode(s) de déplacement aimeriez-vous utiliser pour...

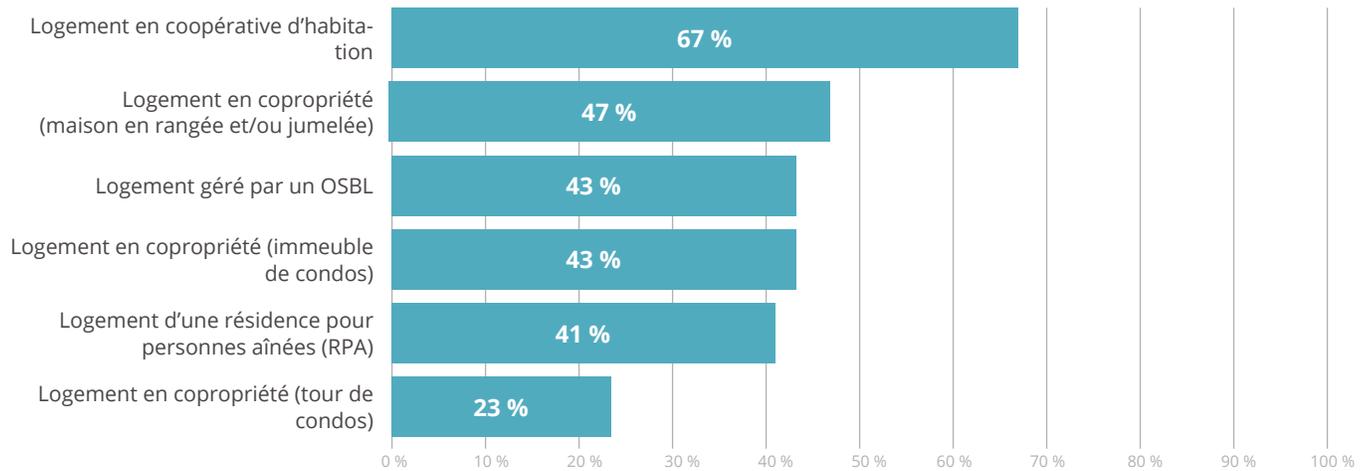
■ vous rendre au futur développement ?

■ vous déplacer à l'intérieur du site ?

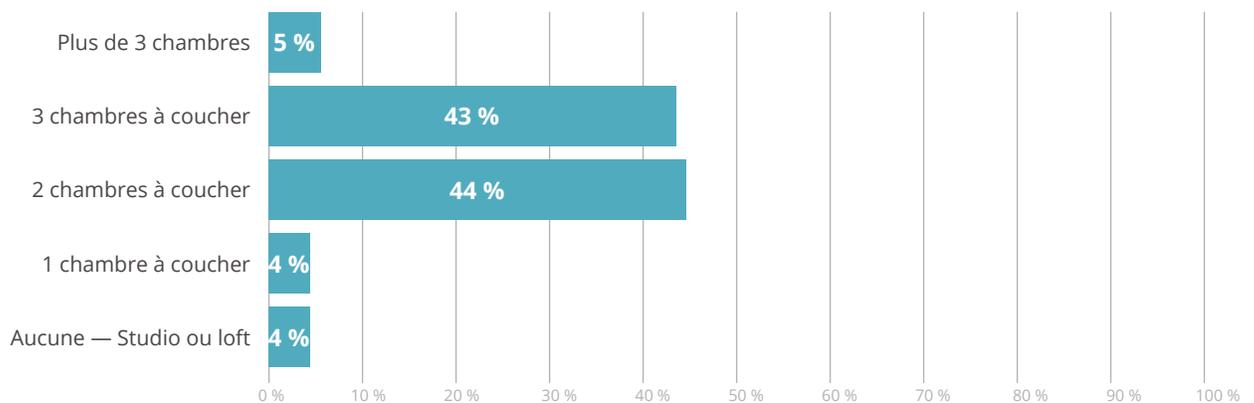


## LOGEMENT

**Idéalement, quel(s) type(s) d'habitation(s) choisiriez-vous dans le futur développement du bassin Wellington si vous deviez y habiter ?**



**Idéalement, quel(s) type(s) d'habitation(s) choisiriez-vous dans le futur développement du bassin Wellington si vous deviez y habiter ?**



## IDÉES

**Et si on rêvait... comment pourrions-nous réaliser un développement sain et inclusif du bassin Wellington ?**

Les personnes ayant répondu à cette question souhaitent un développement :

- Qui fait place aux mobilités actives et collectives, en diminuant l'espace dédié aux voitures
- Qui offre du logement abordable à long terme
- Qui offre des espaces verts à échelle humaine, sans trop de bâtiments en hauteur
- Qui est mixte (résidentiel, commercial, industriel, artisan)
- Qui implique la population et répond à ses besoins
- Qui met en valeur le patrimoine du secteur et qui donne un accès au canal de Lachine
- Qui est carboneutre (ex. réutilisation de l'énergie et panneaux solaires).

E

ATELIER COLLABORATIF  
GOUVERNANCE

---



# THÉMATIQUE

La gouvernance est perçue différemment par les groupes impliqués qui ont chacun leur idée sur cette question. La gouvernance est donc ressorti comme un enjeu de faisabilité et un bloquant à dénouer. Un atelier collaboratif spécifique a été tenu sur la thématique de la gouvernance afin de réunir des expert.e.s et acteur.rice.s du milieu à réfléchir à la question. Pour cet atelier, la Société immobilière du Canada (SIC) et son équipe de conception ont participé aux échanges.

## OBJECTIFS



- Identifier ce qui ferait du projet une référence internationale en matière de gouvernance
- Déterminer les étapes nécessaires à la mise en place d'une gouvernance innovante et les rôles

## DÉROULEMENT

- 01 **Présentation**  
Priorités et résultats de la charrette collaborative
- 02 **Activité**  
Idéal de gouvernance du projet
- 03 **Activité**  
Mise en œuvre et rôles
- 04 **Synthèse**

## EN CHIFFRES



**16**  
participantes et  
participants



**14**  
organisations  
représentées

## EN 2050...

Lors de la première partie de l'atelier, il a été demandé aux personnes participantes de réfléchir à la question suivante, en se projetant en 2050.

### En quoi le développement du Bassin Wellington sera-t-il une référence en matière de gouvernance ?

Les parties prenantes ont d'abord mentionné que la cible 2050 de l'exercice n'était pas assez ambitieuse et ont demandé à réfléchir plutôt avec 2100-2150 en tête.



Voici un résumé de ce qui a été mentionné. Le développement sera...

#### **Réalisé selon une vision et des objectifs concrets et durables, élaborés par les parties prenantes et les citoyen.ne.s**

- Ces derniers devraient être concrétisés et maintenus dans le temps, malgré les changements de gouvernement ou d'acteur.trice.s impliqué.e.s.
- Des partenaires pourraient être impliqués dans la réalisation des objectifs et des moyens de mise en œuvre
- Il est important que la vision et les objectifs puissent évoluer dans le temps

#### **Réalisé par une gouvernance inclusive et transparente**

- Le leadership du secteur privé permettra l'intégration d'acteur.rices.s communautaires et de la société civile
- Les trois paliers de gouvernement seront impliqués
- Des moyens de se substituer à la ville en tant que porteur de projet auront été identifiés et mis en œuvre
- Une grande diversité d'acteur.trice.s de différents milieux d'intérêts (économique, touristique, etc.) seront impliqués, y compris ceux et celles qui ne sont habituellement pas consulté.e.s.
- Le projet pourrait être développé par un partenariat public privé (PPP) ou une autre forme qui mènerait à un résultat similaire
- Les rôles des parties prenantes seront clairs

## EN 2050...

### Réalisé par responsabilisation et participation citoyenne

- Les initiatives par et pour les communautés auront été favorisées
- Les ressources partagées seront gérées collectivement (ex. espaces publics et collectifs)
- Les initiatives de réappropriation citoyenne seront encouragées (ex. ruelles vertes)
- Le milieu de vie créé favorisera l'engagement et la participation de la population résidente (ex. nettoyage et entretien)

### Cité comme exemple mondial de développement durable

- Le projet aura été développé sous forme de « développement-école » pour innover et apprendre
- Le temps alloué à la planification aura permis de réfléchir à des pratiques durables et inspirantes, en considérant les impacts et bénéfiques à long terme
- Des pratiques innovantes auront été mises en œuvre (ex. rétention des eaux, chauffage urbain)
- Des risques auront été pris pour innover (ex. architecture, l'abordabilité, systèmes urbains)
- Les acteur.trice.s auront été sensibilisées au sujet des impacts négatifs, tels que les émissions de gaz à effet de serre

### Prioriser l'abordabilité, la diversité et l'inclusion

- Des logements seront gardés hors du marché spéculatif
- Une réflexion aura été menée afin d'éviter que les logements soient remis sur le marché spéculatif



Crédit : Jean-Sébastien Désilets, Amplifié — Contenu de marque

## EN 2050...

### Réalisé pour assurer une pérennité financière

- Un montage financier innovant aura été développé
- Des instruments économiques en écofiscalité auront été mis en œuvre pour encourager des comportements écologiquement responsables
- Des initiatives auront été trouvées pour favoriser l'autofinancement
- Des financements globaux auront été investis pour démarrer le projet ou intégrer des systèmes innovants
- Une entité assurera l'abordabilité perpétuelle (ex. la SIC)
- Une meilleure gestion des coûts de fonctionnement sera assurée par l'intégration de pratiques innovantes et durables (ex. gestion des matières résiduelles, mobilité)

### Tenu en propriété collective

- Une propriété collective favorisera l'appropriation du milieu et assurera de préserver la mixité sociale, d'usages et de fonctions
- Une fiducie foncière, une coopérative ou un autre modèle aura été développé
- De clauses de rendez-vous obligatoires auront été rédigées pour faciliter la gestion des conflits

Les personnes participantes étaient emballées et rêvaient de faire du développement du secteur du bassin Wellington une première commune canadienne, soit un quartier administré par ses citoyen.ne.s.



Crédit : Jean-Sébastien Désilets, Amplifié — Contenu de marque

# ÉTAPES

Les personnes participantes ont ensuite été invitées à identifier des étapes qui seraient nécessaires pour la mise en œuvre d'une gouvernance innovante.

## **Création d'un modèle de gouvernance spécifique au projet**

- Établir une structure objective qui inclut les propriétaires privés, les développeur.e.s, les investisseur.e.s, les bailleur.e.s de fonds, ainsi que les acteur.rice.s gouvernementaux et communautaires
- Favoriser la participation de notaires et avocat

## **Former des entités pour différentes étapes clés et assurer une coordination efficace entre ces entités pour garantir une continuité et un alignement des parties prenantes**

- Processus de développement (financement et planification)
- Opérations (mise en œuvre et gestion)

## **Intégrer processus de développement et propriété collective**

- Concevoir le projet par un processus de développement lié à la forme de propriété collective par lequel il sera géré

## **Impliquer des partenaires**

- Former entités de financement, de développement et de gestion à long terme
- Impliquer des partenaires financiers pour partager les risques
- Impliquer des acteurs majeurs et payeurs pour soutenir le projet et faciliter le financement des infrastructures et des innovations

## **Protéger les partenaires**

- Élaborer des contrats pour protéger les propriétaires et les opérateurs (comme les OBNL) afin de sécuriser leurs intérêts respectifs
- Assurer une gestion adéquate des obligations communautaires liées aux actifs immobiliers

## **Considérer les questions de liquidité**

- Évaluer la capacité financière des gouvernements à soutenir et maximiser les investissements
- Identifier qui seront les bénéficiaires des investissements réalisés
- Intégrer des obligations communautaires liées à des actifs immobiliers pour renforcer la durabilité du projet

## EXEMPLES INSPIRANTS

Certains projets ont été cités en exemple par les parties prenantes au cours des échanges. Les raisons mentionnées sont indiquées ici.

### Quartier des Spectacles

- Le Partenariat du Quartier des spectacles qui est un organisme à but non lucratif regroupant plus de 80 membres actifs, avec un conseil d'administration composé de représentant.e.s de divers milieux

### Secteur Louvain et Société de développement Angus

- Les groupes citoyens, notamment des conseils de fiduciaires
- Le concept de « propriété sans propriétaire », où une vocation sociale remplace la notion traditionnelle de propriété

### Milton Parc

- La forme de copropriété, avec des organismes à but non lucratif (OBNL), sans propriétaires individuels, mis en place dans les années 80
- Les terrains environnants qui sont également la propriété des copropriétaires
- Une coopérative qui gère les locaux commerciaux
- Des clauses anti-spéculatives interdisant la vente de logements à des fins lucratives excessives

Il est toutefois mentionné que, bien que les clauses anti-spéculatives protègent les logements contre la spéculation immobilière, cela peut également freiner les OBNL et les organismes en limitant leur possibilité de réaliser des profits raisonnables pour financer les rénovations.

### Quartier des arts Duceppe (en cours)

- La création d'une coopérative
- Utiliser les terrains comme levier pour la construction de logements sociaux et d'équipements collectifs
- Un projet qui se développe en apprentissage continu



Crédit : Jean-Sébastien Désilets, Amplifié — Contenu de marque



F

ATELIER VIRTUEL  
DE PRÉSENTATION

---



## OBJECTIFS



- Présenter les résultats de la démarche collaborative (aspirations collectives)
- Présenter l'intégration de la démarche
- S'attaquer à quelques questions additionnelles qui serviront le plan directeur

## DÉROULEMENT

- 01 **Présentation (Atelier Urbain)**  
Résultats de la démarche collaborative (aspirations collectives)
- 02 **Explication des cibles (SIC)**
- 03 **Présentation de l'intégration (Sid Lee architecture)**
- 04 **Période d'échange en sous-groupes**
  - Rétroaction sur les résultats
  - Plan de référence
  - Cibles et hauteur
  - Fonctions
- 05 **Fin de l'atelier**

## EN CHIFFRES



**24**  
participantes et  
participants



**17**  
organisations  
représentées



**4**  
sous-groupes  
de travail

# PRÉSENTATION

Suite à la présentation de la synthèse de la démarche collaborative qui se trouve dans la section Synthèse et recommandations du présent rapport, Christopher Sweetnam-Holmes, de la Société immobilière du Canada, a pris la parole pour nommer certaines cibles de la SIC en lien avec le développement du secteur. Il a d'abord mentionné que la rentabilité du développement comporte de nombreux enjeux, notamment en lien avec la décontamination du site qui s'élève à un minimum de 77 M\$, les passifs environnementaux et les coûts des infrastructures à mettre en œuvre.

Il a ajouté que la SIC vise à créer 40 % à 50 % de logements abordables hors du marché spéculatif, en assurant la pérennité de l'abordabilité et de retirer certains espaces commerciaux du marché spéculatif (cible 20 %). Il a mentionné l'intention d'aller de l'avant avec le pôle des artisans, de créer un pôle récréotouristique autour des bassins Peel et Wellington, et de développer un projet carboneutre et exemplaire en matière d'aménagement du domaine public.

Ensuite, avec les données des activités précédentes, l'équipe de conception de Sid Lee architecture a intégré certaines des idées à la proposition conceptuelle. Christina Mahut et Lysandre Routhier-Potvin de Sid Lee architecture ont présenté les éléments suivants aux personnes participantes :

## Vision et thèse d'aménagement

- Vision
- Piliers conceptuels
- Principales thèses d'aménagement

## Programmation et activation du site

- Pôles programmatiques
- Rues animées

## Forme bâtie

- Cible de développement
- Îlot périmétrique
- Îlot éclaté
- Programmation de l'îlot
- Vues d'ambiance

Suite à la présentation, des sous-groupes ont été formés et les personnes participantes ont échangé sur ce qui a été présenté. Aux pages suivantes se trouvent les résultats des échanges selon trois sujets ciblés (plan de référence, cibles et hauteur et fonctions).

Suite à la présentation, trois sous-groupes ont été formés et les personnes participantes ont échangé sur ce qui a été présenté. Les résultats des échanges présentés sur les pages suivantes selon trois sujets ciblés (plan de référence, cibles et hauteur et fonctions).

# PLAN DE RÉFÉRENCE

## PATRIMOINE

### Les personnes participantes apprécient :

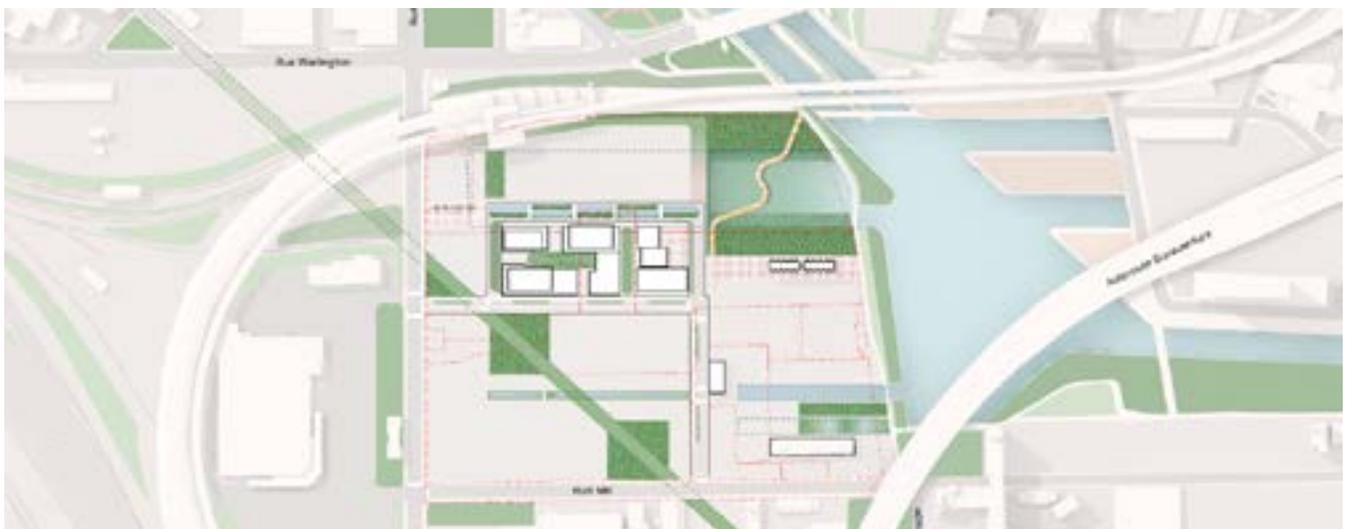
- Le rappel patrimonial du bassin Wellington
- La mise en valeur de l'eau et des industries historiques utilisant l'eau (ex. anciennes cales sèches)
- La valorisation des silos P&H Milling Group
- Que le bassin soit proposé comme une vitrine récréotouristique, en lien avec le pôle des artisans, les cales et le canal de Lachine

### Les personnes participantes aimeraient que...

- L'identité du quartier de Pointe-Saint-Charles soit davantage prise en compte dans le développement du site
- Le rappel du bassin Wellington soit un prolongement du littoral plutôt qu'un élément qui en soit partiellement déconnecté
- Les silos P&H Milling Group soient considérés comme un artefact à mettre en valeur, plutôt que convertis et intégrés à un nouveau bâtiment
- Un circuit informatif sur le site soit créé afin de mettre en valeur les éléments patrimoniaux et l'histoire industrielle
- Une promenade patrimoniale soit créée le long de l'eau, reliant le CMAQ (Centre des métiers d'arts du Québec) à la rue Riverside
- L'ancien pont tournant soit remis en fonction et mis en valeur
- Le patrimoine paysager du site soit intégré dès le démarrage du projet

### Il est mentionné que...

- L'état du tunnel Wellington et du pont pivotant est incertain : évaluer la possibilité de partenariat ou de vente



*Crédit : Sid Lee Architecture*

# PLAN DE RÉFÉRENCE



## TRAME VERTE ET BLEUE

Les personnes participantes apprécient :

- La poursuite de la rue Centre qui croise la coulée bleue
- L'intégration des éléments d'eau en surface et des infrastructures de gestion des eaux pluviales
- Le verdissement le long de la voie ferrée

Les personnes participantes aimeraient que...

- Le verdissement soit priorisé au niveau de la rue
- L'impact des îlots de chaleur du site soit évalué en fournissant des données concrètes
- L'agriculture urbaine soit intégrée
- Les déplacements motorisés sur l'eau soient règlementés
- Une collaboration soit mise sur pied avec Parcs Canada pour attirer une nouvelle clientèle grâce à l'accès à l'eau
- La réinterprétation des cales soit explorée en lien avec les systèmes urbains, tels que la prise d'eau souterraine
- Des études sur le bassin soient menées :
  - Pour déterminer sa taille optimale dans la lutte contre les îlots de chaleur
  - Pour déterminer son rôle dans le besoin de piscine extérieure à Montréal
  - Pour déterminer son rôle pour la biodiversité
  - Pour considérer les risques d'inondation et de noyades (aspect résilience et sécurité)

Il est mentionné que...

- Le maintien de la qualité de l'eau est un enjeu et fait partie d'exigences fédérales

## PÔLE DES ARTISANS

Les personnes participantes apprécient :

- La création d'un complexe dédié aux artisans et aux métiers d'arts sur le site, avec un modèle d'affaires adapté et pérenne.

Les personnes participantes aimeraient que...

- Le concept et l'identité du pôle des artisans soient plus définis et détaillés.
- Le pôle des artisans soit étendu au-delà du site à l'étude, jusqu'au sud de la rue Mill.
- Le pôle des artisans soit un élément central, identitaire et structurant du site, en lien avec les autres fonctions et usages.
- Une école de formation soit intégrée au pôle des artisans.
- Les métiers d'arts soient considérés en incluant des activités telles que brasseries, boulangeries, pâtisseries, etc.
- Une dimension culturelle et artistique soit intégrée au pôle, notamment à travers l'art urbain.

# PLAN DE RÉFÉRENCE



## MOBILITÉ

Il est important qu'une réflexion soit faite en amont du développement de proposition quant à la circulation véhiculaire et la sécurité des enfants, des personnes vulnérables et des familles. Il est essentiel de bien illustrer cette intention dans le plan directeur.

### Les personnes participantes apprécient :

- La connexion entre l'axe de la rue Centre et le quartier de Pointe-Saint-Charles
- La proposition de créer une boucle de transport collectif liée à un pôle de mobilité
- Le désenclavement du site par l'intégration de voies véhiculaires (rue Oak et rue perpendiculaire à rue Oak)
- Que le transport actif soit priorisé dans la proposition (vélo, marche)

### Les personnes participantes aimeraient que...

- Une connexion efficace soit développée entre le secteur et Pointe-Saint-Charles, en impliquant les utilisateurs dans la réflexion
- Le prolongement de la rue Centre soit exploré comme lien potentiel vers la rue Riverside, la Cité du Havre, le parc Jean-Drapeau et le Vieux-Port
- Soient créées des rues piétonnes et partagées
- L'expérience piétonne au coin des rues Mill et Riverside soit améliorée
- Une stratégie de mutualisation des stationnements soit développée pour optimiser leur utilisation
- L'expérience des futurs résident.e.s en matière de stationnement soit tenu en compte dans la réflexion, qui devrait avoir lieu le plus tôt possible
- Les équipements facilitant l'autopartage et l'électrification des transports soient prévus dans la planification (ex. borne de recharge, zones dédiées, débarcadères)
- Les livraisons par l'arrière des commerces soient envisagées
- Des solutions innovantes soient explorées pour la gestion des matières résiduelles

## CIBLES ET HAUTEUR

Sachant que la cible de la SIC est de 3 100 000 pi<sup>2</sup> pour environ 2 900 logements sur les lots dont elle est propriétaire, les personnes participantes ont pu se prononcer sur les questions suivantes :

**Si on ajoute plusieurs parcs de quartier...**

**Si on prévoit de 40 à 50 % de logement abordable et hors de marché spéculatif dans le projet...**

**Est-ce acceptable d'ajouter plus de hauteur ?**

**Sinon, à quelles autres conditions le serait-ce ?**

- Des interrogations et des réserves ont été soulevées quant à la densité proposée. Certaines personnes la trouvent difficile à accepter, notamment si elle atteint une hauteur de 80 mètres pour certaines tours
- Des projets de l'île des Sœurs et de Griffitown ont été mentionnés en contre-exemple en matière de hauteurs
- Il est souhaitable que la densité soit abordée de concert avec les retombées positives qu'elle permet, telles que l'aménagement du réseau des parcs, du bassin Wellington, du pôle des artisans, etc.
- Les personnes participantes semblent plus enclines à accepter la hauteur si elle est introduite avec une volonté de créer un environnement agréable plutôt que pour maximiser les profits
- Certaines personnes mentionnent que la hauteur est nécessaire pour dégager des espaces au sol pour des espaces collectifs et atteindre les objectifs en matière de logement social abordable, tout en tenant compte des exigences en matière d'infrastructures, des budgets et des dépenses
- Certaines personnes croient qu'il ne faut pas limiter les hauteurs, car cela pourrait compromettre la réalisation du projet. Des tours de 120 mètres de hauteur ont même été évoquées
- Il est mentionné que les pointes de hauteurs pourraient être constituées de tours fines afin de minimiser l'impact visuel et que le projet soit tout de même à échelle humaine
- Les rendus visuels qui ont été montrés lors de l'exercice soulèvent des préoccupations quant à l'expérience des habitants. Certaines personnes mentionnent qu'ils ne montrent pas l'échelle humaine, alors que d'autres disent que l'environnement semble plus agréable que ce qu'ils avaient imaginé
- Il est suggéré que les îlots proposés au plan de référence soient revus en considérant les théories de Jane Jacobs.
- Il est suggéré que soient anticipées et gérées les nuisances sonores liées au REM (Réseau express métropolitain) par des solutions comme des fenêtres triples, des murs antibruit ou des zones tampons, si des bâtiments sont situés en périphérie
- Les représentants de groupes communautaires souhaitent être intégrés dans les discussions au sujet des hauteurs. Une collaboration a même été évoquée, si toutes les parties prenantes font preuve d'ouverture

# CIBLES ET HAUTEUR

En réaction aux cibles de la Société immobilière du Canada mentionnées en début d'atelier, les personnes participantes ont amené les éléments suivants :

## ABORDABILITÉ

- Il est nécessaire que tous les paliers de gouvernement s'engagent à garantir l'abordabilité des logements sur le site
- Il est suggéré d'établir une fiducie ou une autre structure visant à garantir la pérennité de l'abordabilité
- La SIC précise que la structure juridique (fiducie, emphytéose, etc.) et les terrains spécifiques à inclure n'ont pas encore été déterminés
- La mise en place d'une fiducie foncière pour les ateliers d'artistes et d'artisans constituerait une initiative nouvelle au Canada. Une grille tarifaire pourrait être envisagée pour en assurer l'abordabilité
- La création d'une fiducie foncière semble d'une grande importance non seulement pour les futur.e.s résident.e.s, mais aussi pour les artisans et les groupes communautaires, ainsi que pour assurer la viabilité du pôle récréotouristique

## RENTABILITÉ

- Il est suggéré de négocier avec les compagnies Canadian Pacific (CP) et Canadien National (CN) pour emprunter des terrains en vue de mettre en place des phytotechnologies (utilisations de plantes vivantes destinées à résoudre des problèmes environnementaux)
- La création d'un projet de recherche pourrait être envisagée en lien avec la décontamination progressive des terrains contaminés, ce qui permettrait une économie d'argent
- Les infrastructures devraient être développées le plus rapidement possible, car l'enclavement du site représente un obstacle à son attractivité, ce qui rend difficile la rentabilisation des commerces et services
- L'ajout d'incubateurs (*start-ups*, institutions, services, etc.) pourrait soutenir le développement en favorisant l'innovation et l'entrepreneuriat
- Il est souhaitable de trouver des sources de financement pour la décontamination du site



# FONCTIONS

Les éléments suivants ont été mentionnés en lien avec les fonctions et usages.

- Réaliser des études de marché pour déterminer les superficies commerciales. Ces études permettront d'évaluer la demande potentielle et d'ajuster l'offre en commerces en fonction du nombre de logements prévu dans le projet
- Assurer une compatibilité des usages dès le début du projet
- Favoriser la mixité des commerces, institutions, organismes, activités, etc., sur une même rue.
- Éviter de segmenter les usages dans différents secteurs du site
- Évaluer l'impact de la voie ferrée sur les milieux de vie
- Prendre en compte les nuisances des activités industrielles légères, comme les bruits et les émanations
- Valoriser l'aspect historique et récréotouristique du site pour susciter l'intérêt
- Favoriser des espaces à vocation collective au rez-de-chaussée, éviter de les privatiser
- Évaluer la possibilité d'aménager des commerces (ex. épicerie) au 2<sup>e</sup> étage des bâtiments. Éviter de grands commerces avec une grande emprise au sol, afin de permettre une échelle humaine
- Prévoir des services publics, équipements collectifs et institutions le long de l'axe central
- La Ville de Montréal devrait identifier les services à intégrer au développement

## Activation des rues animées

### Programmation

- Récréotourisme
- Usage communautaire
- Commerce de proximité
- Commerce de grande surface
- Artisanat et logistique (ex : éducation et production)



# AUTRES SUJETS

D'autres sujets ont été abordés lors de l'atelier. Une synthèse des idées se trouve ici :

## DÉMARCHE COLLABORATIVE

- En général, les parties prenantes consultées se sont senties impliquées et écoutées à travers le processus de la démarche collaborative. Entre autres, par l'intégration d'idées telles que le prolongement de la rue Centre
- Il apparaît essentiel de traduire les idées qui font consensus en projet concret

## CONTEXTE

- Ce projet a le potentiel de devenir un précédent pour le Canada
- Il est important d'inclure les sites avoisinants dans les représentations du plan directeur du site
- Il est suggéré que soient utilisés des indicateurs de design pour démontrer une flexibilité par rapport aux sites avoisinants, en incluant des chiffres et des balises
- D'autres aspects ont été mentionnés pour assurer une densité saine dans un projet d'aménagement urbain. Voici quelques points à prendre en compte : la largeur d'implantation des îlots, les axes de dégagement, les points de vue, l'utilisation d'enveloppes résilientes, les dégagements au sol, les retraits en hauteur, la mixité des profils sociodémographiques, une variété de typologies architecturales, des concepts architecturaux innovants

## BRIDGE-BONAVENTURE

Des précisions ont été demandées à la SIC quant aux autres projets du secteur Bridge-Bonaventure :

- Le phasage se fera par sous-secteurs, tels que la Cité du Havre, la Pointe-du-Moulin, etc.
- La Cité-du-Havre semble favorisée pour être la première développée, car le secteur est moins complexe et dispose déjà d'un zonage établi. Toutefois, rien n'est encore conclu
- Pour la Pointe-du-Moulin, une proposition a été retenue
- Comme pour la rue Oak, la rue Mill [partie est] sera transférée à la Ville à la fin du processus de réaménagement
- La SIC vise à faire appel à l'Initiative des terrains fédéraux de la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) pour obtenir des fonds pour les logements abordables, mais elle attend de voir si l'enveloppe de financement de ce programme sera reconduite

# SYNTHÈSE

---



# SYNTHÈSE

Au début de la démarche, des bloquants importants sont ressortis des échanges, quand la question suivante a été posée :

## « En ce moment, qu'est-ce qui empêche un développement sain et inclusif du bassin Wellington ? »

- Des intérêts divergents des différents propriétaires et des acteur.trice.s communautaires
- Un site contaminé et pollué
- L'enclavement du site
- Les nuisances des infrastructures de transport

Avec ces éléments en tête au cours de la démarche collaborative, les parties prenantes ont réfléchi à la vision et à des propositions pour le plan directeur du secteur du bassin Wellington.

## ÉNONCÉ DE VISION

Au terme de l'exercice, il appert que l'énoncé de vision du document *Bridge-Bonaventure : Plan directeur de mise en valeur* de la Ville de Montréal correspond à la vision des personnes ayant collaboré lors de la démarche.

## « ADN du secteur Bridge-Bonaventure, la vocation économique est renforcée par la création de milieux de vie et d'emplois diversifiés, connectés, résilients et carboneutres, prenant assise sur la mobilité durable, l'esprit du lieu, le patrimoine et la mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques. »

## GRANDES ORIENTATIONS

Également, les grandes orientations énoncées dans le document *Bridge-Bonaventure : Plan directeur de mise en valeur* de la Ville de Montréal rassemblent la majorité des éléments consensuels issus des échanges.

1. Une vocation économique renforcée par des milieux de vie et d'emplois respectant l'esprit du lieu
2. Les composantes patrimoniales et paysagères protégées et mises en valeur
3. Des parcours d'entrée de ville attrayants aux paysages uniques enrichissant l'expérience de tous les usagers
4. Le renforcement des connexions et les déplacements en transport actif et collectif au cœur de la mobilité
5. La mise en réseau des espaces publics et des lieux emblématiques soutenue par une trame verte et bleue

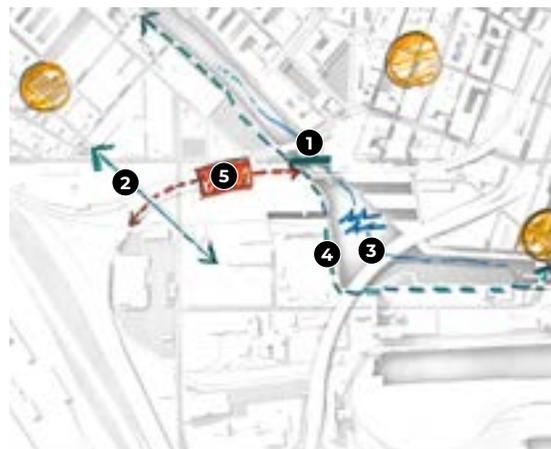
# SYNTHÈSE

Des idées d'aménagement et pistes de solutions découlent de l'ensemble des activités de la démarche collaborative. Celles-ci, présentées dans les pages suivantes, pourraient être prises en considération dans le plan directeur du bassin Wellington. Elles sont classées sous les grandes thématiques utilisées au cours de la démarche et généralement accompagnées d'un croquis synthèse permettant de situer certains éléments.

## CONNEXION

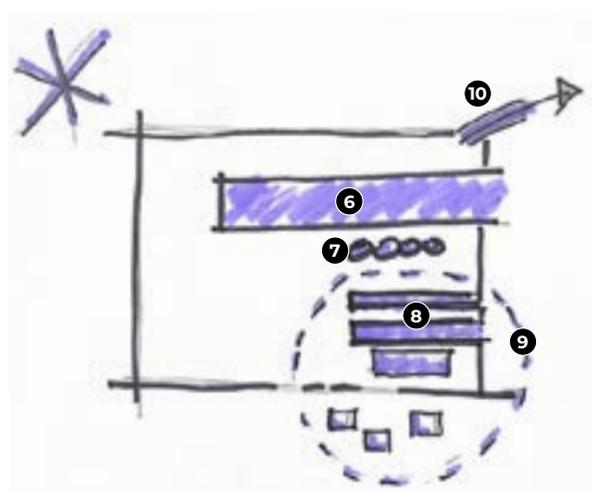
Il semble important d'inclure les sites avoisinants dans les représentations du plan directeur du bassin Wellington. Il est souhaité que le secteur soit mieux connecté aux milieux environnants (Pointe-Saint-Charles, Griffintown, Vieux-Montréal, Cité-du-Havre, Parc Jean-Drapeau).

1. Par la remise en fonction du pont pivotant ou une nouvelle passerelle
2. Par une connexion sous la voie ferrée
3. En explorant l'idée d'une navette fluviale
4. En réaménageant le réseau cyclable
5. Par la potentielle station du REM
  - Bien que la potentielle station du REM pourrait faire bénéficier le secteur d'une connectivité régionale, il a été mentionné à plusieurs reprises qu'elle aurait peu d'impact sur la connectivité locale.
  - Selon certains acteur.trice.s immobiliers, la connexion vers Pointe-Saint-Charles devrait être réfléchié par le viaduc Bridge pour concentrer les investissements à cet endroit et assurer une faisabilité financière.



## PATRIMOINE

6. Réinterpréter le bassin Wellington
7. Mettre en valeur les silos P&H Milling Group
8. Rappeler les anciennes cales sèches
9. Créer un pôle dédié aux artisans et aux métiers d'arts, structurant et en lien avec les autres fonctions et usages.
10. Mettre en valeur l'ancien pont pivotant
  - Mettre en valeur l'eau, les industries et bâtiments historiques utilisant l'eau
  - Intégrer le patrimoine paysager du site dès le démarrage du projet
  - Tenir compte de l'identité du quartier de Pointe-Saint-Charles dans le développement

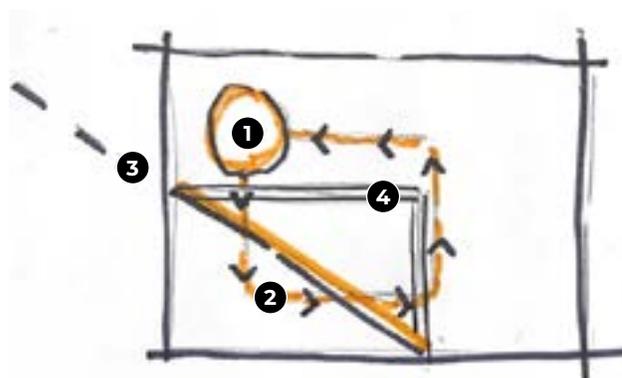


# SYNTHÈSE

## MOBILITÉ

Il semble important qu'une réflexion ait lieu en amont du développement quant à la circulation véhiculaire et la sécurité des enfants, des personnes vulnérables et des familles. Il apparaît important pour les personnes participantes que les intentions liées à la mobilité dans le secteur du bassin Wellington soient clairement illustrées au plan directeur.

1. Intégrer un pôle de mobilité
  2. Créer une boucle de transport collectif
  3. Connecter le quartier de Pointe-Saint-Charles au secteur par l'intégration d'une diagonale
  4. Intégrer des rues partagées (ex. rue Oak et rue perpendiculaire à rue Oak)
- Prioriser le transport actif (ex. rues piétonnes)
  - Minimiser la place de l'auto et le nombre de voies véhiculaires dans le futur développement, en offrant des alternatives aux résident.e.s.
  - Explorer le concept de super-îlots
  - Prévoir le stationnement en souterrain ou en bordure du site
  - Élaborer une stratégie de mutualisation des stationnements pour optimiser leur utilisation
  - Prévoir les équipements facilitant l'usage de l'autopartage et l'électrification des transports dès la planification (ex. Borne de recharge, zones dédiées, débarcadères)
  - Réfléchir à l'accessibilité des véhicules d'urgence et des camions de livraison
  - Explorer des solutions innovantes pour la gestion des matières résiduelles

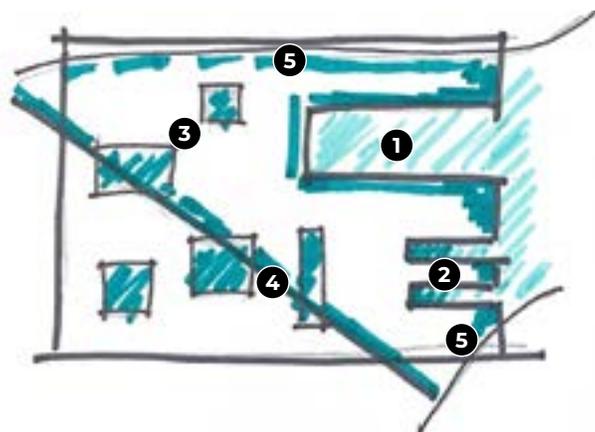


# SYNTHÈSE

## TRAME VERTE ET BLEUE

Les échanges entre les personnes participantes ont permis de confirmer une volonté de réaménager uniquement une partie de l'ancien bassin Wellington au profit d'un réseau de plusieurs parcs de proximité.

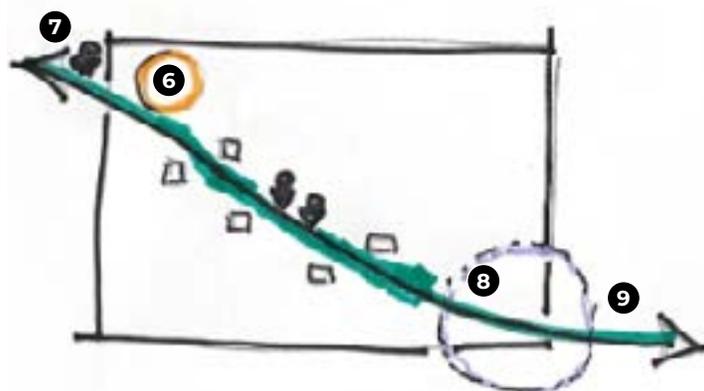
1. Recréer une partie du bassin Wellington pour accéder à l'eau et aménager un espace vert collectif adjacent
2. Rappeler les anciennes cales sèches dans un espace collectif
3. Implanter un réseau de parcs et espaces verts qui pourraient avoir des programmations et vocations différentes
4. Aménager la diagonale comme axe vert de mobilité active
5. Prévoir des zones tampons végétalisées à proximité de l'autoroute et du chemin de fer afin de minimiser les nuisances sur le site
  - Prioriser le verdissement au niveau de la rue
  - Intégrer des éléments d'eau en surface et des infrastructures de gestion des eaux pluviales
  - Explorer l'agriculture urbaine



## LA DIAGONALE

La diagonale a été soulevée dans plusieurs échanges. Il apparaît important qu'elle serve réellement le projet en agissant comme lien :

1. Avec le pôle de mobilité
2. Avec le quartier Pointe-Saint-Charles
3. Avec le pôle des artisans
4. Vers la rue Riverside, la Cité du Havre, le parc Jean-Drapeau et le Vieux-Port
  - Qu'elle soit conçue comme un axe vert où se créerait une vie de quartier, grâce aux usages de part et d'autre
  - Qu'elle permette d'améliorer l'expérience piétonne au coin des rues Mill et Riverside
  - Deux avis restent quant à son emplacement : dans la continuité de la rue du Centre ou centrale et connectant les différentes fonctions



# SYNTHÈSE

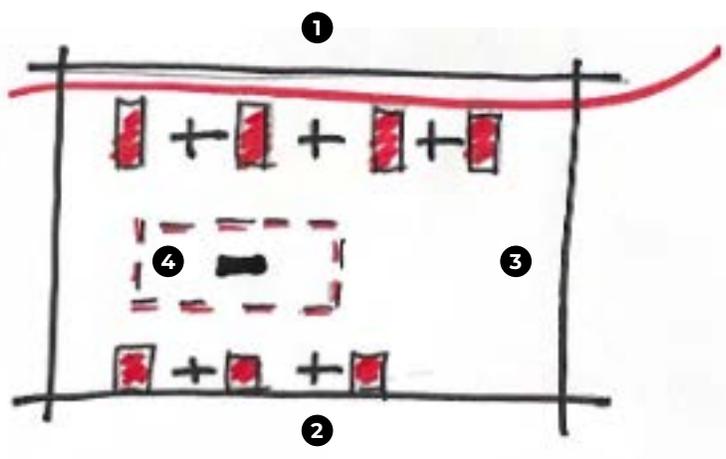
## HAUTEUR

Il n'y a pas de consensus sur les hauteurs. Au terme de la démarche, plusieurs éléments de convergence ressortent, alors que le maximum de hauteur suscite des opinions différentes.

Si la hauteur souhaitée pour le développement ne fait pas consensus, les personnes participantes sont quand même d'accord sur certains points :

- Aborder la densité de concert avec les retombées positives qu'elle permet, telles que l'aménagement du réseau des parcs, du bassin Wellington, du pôle des artisans, etc.
- Éviter des enjeux de corridors de vent dans le développement futur
- Préserver les vues importantes

1. Situer les bâtiments de plus grande hauteur à proximité de la potentielle station du REM et le long de son parcours
2. Des bâtiments de plus grande hauteur pourraient être situés le long de la rue Mill
3. Éviter les bâtiments de grande hauteur à proximité des berges
4. Envisager de créer une zone avec des bâtiments de plus basse hauteur



Voici les points de divergence :

- Certaines personnes suggèrent que les hauteurs maximales ne dépassent pas 12 étages, afin que le projet puisse être construit en bois
- Certaines personnes ne sont pas d'accord à intégrer des tours d'une hauteur de 80 mètres
- Certaines personnes mentionnent que la hauteur est nécessaire pour dégager des espaces au sol pour des espaces collectifs et atteindre les objectifs en matière de logement social abordable, tout en tenant compte des exigences en matière d'infrastructures, des budgets et des dépenses
- Certaines personnes croient qu'il ne faut pas limiter les hauteurs, car cela pourrait compromettre la réalisation du projet. Des tours de 120 mètres de hauteur ont même été évoquées

Les personnes participantes semblent plus enclines à accepter la hauteur si elle est introduite avec une volonté de créer un environnement agréable plutôt que pour maximiser les profits.

# SYNTHÈSE

## FONCTIONS

Les éléments suivants semblent consensuels en lien avec les fonctions et usages :

- Réaliser une étude des besoins en service et équipement pour évaluer la demande potentielle et ajuster l'offre en commerces et équipements publics en fonction du nombre de logements prévu dans le projet
- Assurer une compatibilité des usages dès le début du projet, éviter de segmenter les usages sur différents secteurs du site
- Favoriser la mixité des commerces, institutions, organismes, activités, etc., sur une même rue
- Le pôle des artisans serait à consolider à proximité des emplacements actuels des organismes Les forges de Montréal et Espace Verre
- Prendre en compte les nuisances des activités d'industrie légère, comme les bruits et les émanations
- Implanter des commerces de proximité le long d'une diagonale
- Prévoir des services publics, équipements collectifs et institutions (information à évaluer avec la Ville de Montréal)
- Implanter des commerces axés sur le récréotourisme et le divertissement à proximité du canal de Lachine et du bassin Peel
- Favoriser une diversité de typologies de logements (abordables, communautaires et sociaux [OBNL, coopérative] et condos privés)
- Favoriser une répartition des grandeurs d'unités répondant aux besoins des différents types de clientèle
- Minimiser l'ajout d'espaces de bureaux, car le centre-ville a déjà de la difficulté à combler ses espaces suite à la pandémie

## SYSTÈMES URBAINS

Plusieurs idées au sujet des systèmes urbains ont été soulevées au cours de la démarche :

- Autoproduction d'énergie
- Chauffage urbain
- Gestion des eaux pluviales
- Aménagement de bassins de rétention paysagers
- Gestion innovante des matières résiduelles, des véhicules d'urgence et des livraisons
- Intégration de livraisons décarbonées
- Mutualisation des stationnements



# SYNTHÈSE

## GOVERNANCE

Voici un résumé des principales idées abordées en lien avec la gouvernance :

### Création d'un comité de développement

- L'accent a été mis sur la nécessité de développer une vision et des objectifs clairs pour le développement du bassin Wellington. Ces éléments serviront de guide pour les actions et les décisions prises tout au long du processus
- Un consensus s'est dégagé quant à la nécessité de mettre en place un comité de développement composé de parties prenantes clés, incluant des représentants de groupes communautaires
- Ce comité aurait pour objectif de développer la vision et les objectifs du développement et de garantir une continuité au cours du processus de développement

### Nouvelle forme juridique

- Un point central est la proposition de développer une nouvelle forme juridique qui répondrait spécifiquement aux besoins du projet en question
- Cette idée innovante a suscité un intérêt particulier, car elle offrirait une approche adaptée et personnalisée pour développer et gérer le projet de manière efficace et durable

### Cartographie des formes juridiques existantes

- Pour faciliter la création d'une nouvelle forme juridique, il a été proposé de réaliser une cartographie des modèles existants, permettant ainsi d'identifier les lacunes et les opportunités

### Développement et opérations

- Les personnes participantes ont reconnu l'importance de deux phases clés qui nécessitent des interventions différentes quant à la gouvernance : le processus de développement et les opérations

### Participation citoyenne

- Les personnes participantes ont proposé d'inclure des mécanismes et des outils favorisant la participation active de la population, afin de prendre en compte leurs voix et leurs besoins dans la prise de décision

### Propriété collective

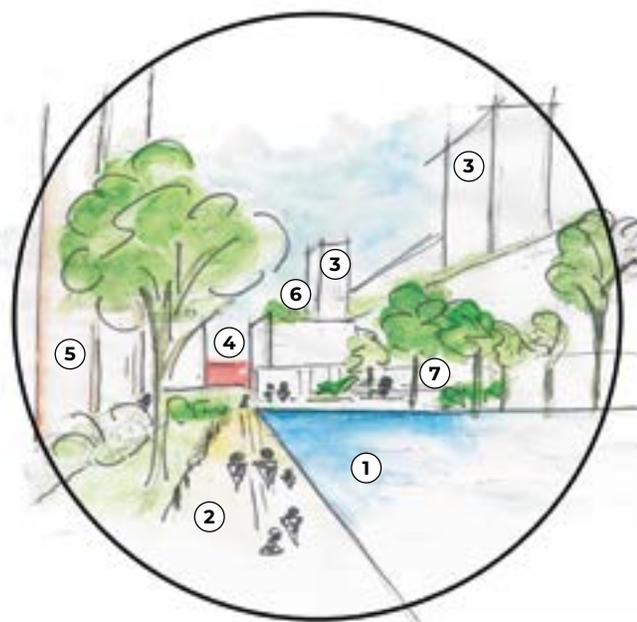
- Une idée importante est de favoriser la propriété collective du projet
- Cela impliquerait une participation et une responsabilité de la communauté, permettant ainsi de prendre en compte les intérêts collectifs et d'assurer une gestion plus démocratique

### Partenariats repensés

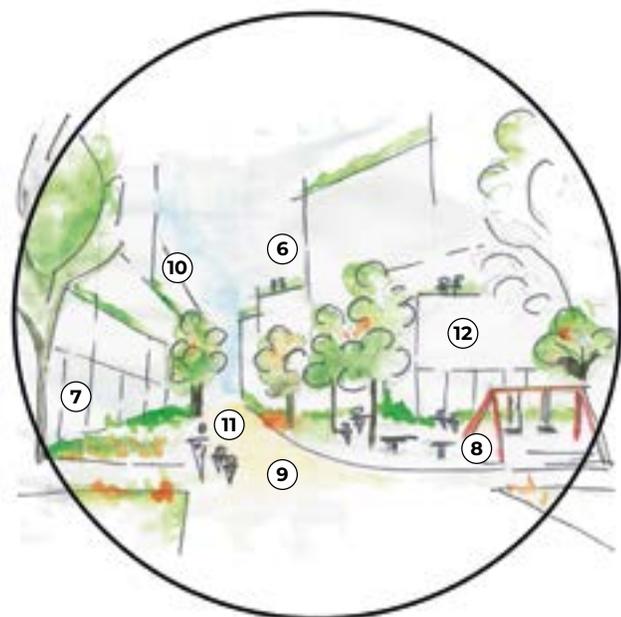
- Il apparaît important de trouver de nouvelles façons de collaborer
- Cela pourrait inclure une contribution de la Ville de Montréal en permettant plus de hauteur et de densité, ainsi que des investissements de partenaires privés dans les systèmes urbains
- Il semble essentiel que la Ville de Montréal et les paliers du gouvernement prennent part au développement du projet
- Le développement du bassin Wellington est une opportunité d'être une référence en matière de gouvernance innovante

# SYNTHÈSE

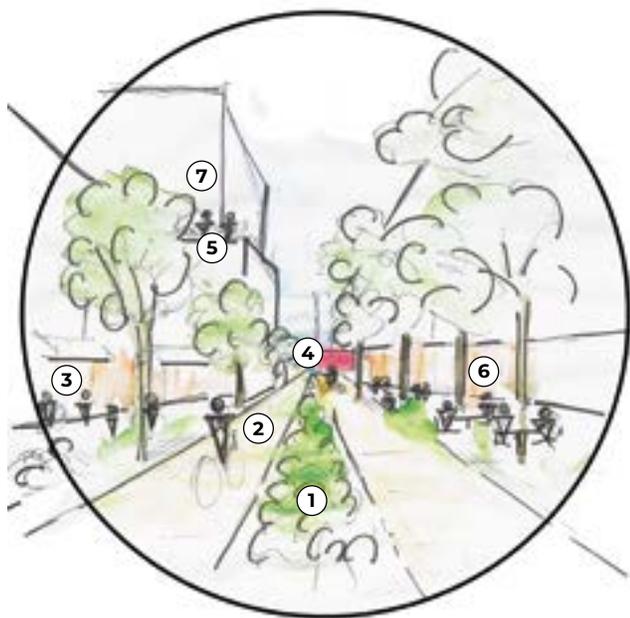
Des images synthèses découlant de l'ensemble des activités de la démarche collaborative ont été créées par l'Atelier Urbain pour représenter les grandes idées ressorties. Celles-ci, présentées dans les pages suivantes, visent à illustrer le type d'ambiance véhiculée par les parties prenantes au cours de la démarche. Elles sont accompagnées de courtes notes explicatives.



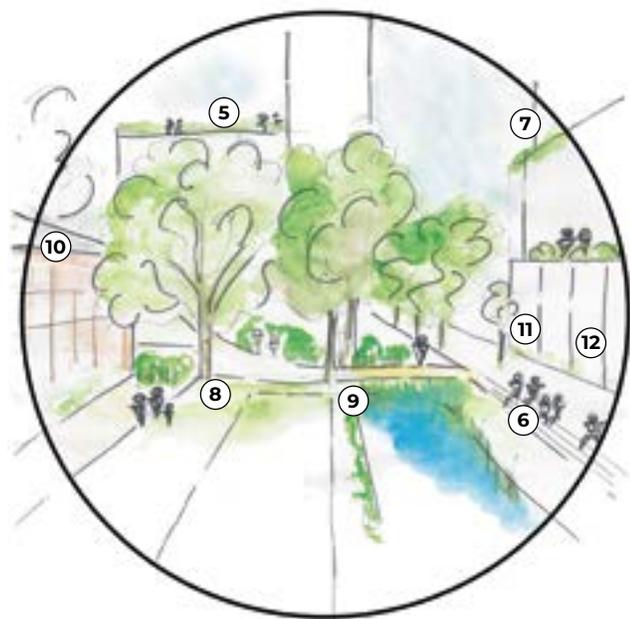
1. Réinterprétation d'une partie du bassin Wellington
2. Espace public, collectif et accessible des berges
3. Bâtiments de plus grande hauteur à proximité de la potentielle station du REM et le long de son parcours
4. Pôle de mobilité à proximité de la potentielle station du REM
5. Silos P&H Milling Group
6. Espaces collectifs et végétalisés en toiture
7. Usage à vocation collective au rez-de-chaussée
8. Parc au cœur d'un super-îlot piéton
9. Espace collectif
10. Retrait des étages supérieurs
11. Parcours actifs au centre des îlots
12. Zone avec des bâtiments de plus basses hauteurs



# SYNTHÈSE



1. Représentation de la diagonale comme lien vert
2. Parcours actifs, réservés aux piétons et cyclistes
3. Commerces et services de proximité au rez-de-chaussée
4. Pôle de mobilité à proximité de la potentielle station du REM avec bâtiment au-dessus
5. Espaces collectifs et végétalisés en toiture
6. Lieux de rencontre pour favoriser une vie de quartier
7. Recul des étages supérieurs



# ANNEXES

---

CRÉDITS

LISTE DES PERSONNES PARTICIPANTES



# CRÉDITS

## GÉNÉRAL

- Utilisation de Google Earth pour la présentation des sites

## JEAN-JAURÈS : FORT D'AUBERVILLIERS

- <https://lebunetel-architectes.com/?q=fr/projet/ecoquartier-du-fort-daubervilliers>
- <https://immobilierduneuf.com/programme-immobilier-neuf-seine-saint-denis/aubervilliers/ecoquartier-7/>

## TECHNOPÔLE ANGUS : ÉCOQUARTIER ANGUS

- <https://sda-angus.com/revitaliser/technopole-angus/ecoquartier>
- <https://technopoleangus.com/quartier/a-propos>

## BOIS-FRANC

- <https://www.boisfranc.com/bois-franc-le-secret-dun-investissement-solide/>

## BENNY FARM

- <https://ccxa.ca/projet/benny-farm/>

## BASSINS DU NOUVEAU HAVRE

- Société immobilière du Canada
- <https://lemay.com/fr/projets/bassins-du-havre/#gallery-2>

## POINTE-NORD

- Alain Roberge, LaPresse, <https://www.lapresse.ca/maison/immobilier/projets-immobiliers/201810/30/01-5202280-batir-un-quartier-vert.php>
- <https://www.montrealguidecondo.ca/news/pointe-nord-un-quartier-ou-lindividu-est-a-son-meilleur/>

## LE TRIANGLE

- <https://alouermontreal.com/inscription/4549>

## MILTON PARC

- <https://festivalhistoire.ca/activity/habiter-milton-parc/>
- <https://walkmontreal.com/walks/milton-park/>

## ÎLOT CASTELNAU

- <http://www.mcgillimmobilier.com/condos-castelnau-phase-4-condo-villeray/>

## SITE DES ANCIENS ATELIERS MUNICIPAUX DE ROSEMONT

- Mes Quartiers, OMHM
- <https://mesquartiers.wordpress.com/2016/07/19/la-petite-patrie/>
- <https://www.omhm.qc.ca/fr/actualites/la-nouvelle-residence-des-ateliers-et-le-centre-administratif-et-de-services-de-lomhm>

## GRIFFINTOWN

- <https://www.gbi.ca/fr/projets/developpement-immobilier-griffintown-devimco>
- <https://provencherroy.ca/fr/projet/arbora-architecture-residentiel/>
- <https://journalmetro.com/actualites/montreal/64749/locpm-ecorche-la-ville-a-propos-de-griffintown/>

## BO01

- <https://thenextgreen.ca/2017/06/11/bo01-sweden/>
- <https://www.urbangreenbluegrids.com/projects/bo01-city-of-tomorrow-malmo-sweden/>
- [talkofthecities.icle.org](http://talkofthecities.icle.org)

# PERSONNES PARTICIPANTES

## A — ENTRETIENS

### *Participation*

Julien Silvestre	Conseil des métiers d'art du Québec
Marc Douesnard	Conseil des métiers d'art du Québec
Julie Rainville	Coalition de la Petite-Bourgogne / Quartier en Santé
Kassandra Kernisan	DESTA Black Youth Network
Éric Michaud	Comité Logement Ville-Marie
François Bourque	Comité Logement Ville-Marie
Jean Poulin	Comité Logement Ville-Marie
Scott Phelan	Fondation du Parc commémoratif irlandais de Montréal
Francis Dolan	Regroupement Information Logement
Hassan El Asri	Regroupement Information Logement
Margot Silvestro	Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles
Karine Triollet	Action-Gardien
Simon Paquette	Action-Gardien

### *Questions*

Marie-Eve Milot	AU
Paulina Nowicka	AU
Alex Fortin	AU
Stéphanie Valois	AU
Louis-Michel Fournier	AU

## B — JOURNÉE COLLABORATIVE

### *Facilitation*

Louis-Michel Fournier	AU
Marie-Eve Milot	AU
Paulina Nowicka	AU
Maude Bastien	AU
Alex Fortin	AU
Stéphanie Valois	AU
Stéphanie Rocher	AU
Maxime Vézina-Colbert	AU
Marc-André Bourgault	AU
Jean-François Viens	AU
Pierre-Olivier Robitaille	AU

# PERSONNES PARTICIPANTES

## **Observation**

Christina Mahut	SLA
Pascal Harvey	SLA
Chloé Duval-Zack	SLA
Louis-Christophe Bigras	SLA
Manuel Cisneros	SLA
Martin Leblanc	SLA
Christopher Sweetnam-Holmes	SIC
Rachelle Nasr	SIC
Pierre-Marc Mongeau	SIC
Marc Robinson	SIC
Jordy Tand Hon Yue	ARUP
Charles Ormsby	ARUP
Alexis Frappier	ARUP

## **Participation**

Mark Poddubiuk	Poddubiuk architecte
Andrée De Serres	Université du Québec à Montréal
Blaise Rémillard	Conseil régional de l'environnement de Montréal
Érik Provost	Ville de Montréal
Louis-Philippe Myre	Interloge
Nicolas Cadet	Fondation Cadet et Réseau Synergie Santé
Frédérique Hogg	Groupe Devimco
Anne Vallières	STGM architectes
Francis Dolan	Regroupement Information Logement
Maxime Gallant	Les Forges de Montréal
Sylvain Gariépy	BC2, Président de l'Ordre des urbanistes
Daphne Ferguson	PME MTL
Stéphanie Fortin	Ville de Montréal
Yannick Laurin	La Shed architecture
Kevin McMahon	Interloge
Karine Triolet	Action-Gardien
Jean-François Gilker	Bâtir son quartier
Catherine Boucher Thibeault	Ville de Montréal
Guy St-Jacques	Groupe Deneuve
Marie-Claude Cantin	Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM)
Charles Bennett	Fahey, pour Groupe Devimco
Gaetan Laurin	BC2
Laura-Michelle Marcogliese	Énergir
Jeanne Leblanc-Trudel	Bureau du design, Ville de Montréal
Martin Proulx	Ville de Montréal

# PERSONNES PARTICIPANTES

Louis-Philip Bolduc  
 Catherine Charron  
 Pascale Bornais-Lamothe  
 Marie-Geneviève B-Pelland  
 Myriam Fakhri  
 Jonathan Cha  
 Barbara Eyer  
 Sayeh Jolan  
 Francois Martineau  
 Kevin Larrivée  
 Marie-Ève Francoeur  
 Marilou Hudon-Huot  
 Mathieu Collette  
 Sophie Lamarche  
 Simon Paquette  
 Stéphane Ricci  
 Julien Silvestre  
 Sébastien Parent  
 Daniel Pearl  
 Carl Cloutier  
 Ève Grenier  
 Louis Lalonde  
 Pierre-Jacques Lefaiivre  
 Julie Rainville  
 Georgia Secula  
 Benoit Renaud  
 Daniel Bienvenu  
 Jean-François St-Onge  
 Isabel Dansereau  
 Katherine Juteau  
 Merieme Alaoui Medarhri  
 Philippe Hudon  
 Arnold Beaudin  
 Laurence Vincent  
 Marie-Eve  
 Éric Michaud  
 Maxime Gallant  
 Alexandre Velten-Jameson

Énergère  
 Conseil des métiers d'art du Québec  
 STGM architecture  
 Groupe Jesta  
 EVOQ architecture  
 Société du Parc Jean-Drapeau  
 Bâtir son quartier  
 EVOQ architecture  
 ADHOC architectes  
 Momentum  
 Parcs Canada  
 Société de développement Angus  
 Les Forges de Montréal  
 Parcs Canada  
 Action-Gardien  
 Société de développement Angus  
 Conseil des métiers d'art du Québec  
 La Shed architecture  
 L'OEUF architecture  
 Institut de développement urbain  
 Rayside Labossière  
 Vélo Québec  
 Groupe MACH  
 Coalition de la Petite-Bourgogne / Quartier en Santé  
 Mandaworks  
 Société du Vieux-Port de Montréal  
 Énergir  
 Adhoc architectures  
 Société du Vieux-Port de Montréal  
 Rachel Julien  
 Société du parc Jean-Drapeau  
 Akonovia  
 AB ÉCO Consultant  
 Prével  
 Espace VERRE  
 Comité de Logement Ville-Marie  
 Les Forges de Montréal  
 Canderel

# PERSONNES PARTICIPANTES

## C — ACTIVITÉ PARTICIPATIVE

### *Participation*

Éric Michaud	Comité Logement Ville-Marie
Scott Phelan	Fondation du Parc commémoratif irlandais de Montréal
Francis Dolan	Regroupement Information Logement
Karine Triollet	Action-Gardien
Simon Paquette	Action-Gardien
Dan Doyle	À titre personnel
Robert Lamoureux	Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles
Laurie Rivest	Centre de services scolaire de Montréal
Véronique Alepin	Groupe MACH
Claire de Bailliencourt	Chambre de commerce de Montréal Centre Sud-Ouest
Lorraine Bisson	Madame Prend Congé — Centre de femmes
Christine Caron	Association des résidants du Vieux-Montréal
Barbara Beyer	Bâtir son quartier
Élyse Vigneault	Bâtir son quartier
Olivier Carignan de Carufel	Ville de Montréal
Daniel Champagne	École entreprise Formétal
Sébastien Rivard	CIUSS Centre-Sud
Maria Gonzalez	Architecture sans frontière Québec
Jocelyne Bernier	Opération populaire d'aménagement — Action-Gardien
Xavier Philippe-Beauchamp	Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles
Jean-Christophe Martel	
Anne Nguyen	Syndicat Petite Cour du Vieux-Montréal
Mathieu Boisclair	Heritage Montréal
Francis Blouin	La société de développement Pointe-Saint-Charles
Charles Bennett	Fahey
Daniel Bienvenu	Énergir
Étienne Morin-Bordeleau	MR63
Paul Hick	À titre personnel
Ephraim Hernandez	785 Mill
Patricia David	À titre personnel
Eve Grenier	Rayside Labossière
Viviane Freedman	Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles
Lily Schwarzbaum	Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles
Gisèle Bordeleau	À titre personnel

# PERSONNES PARTICIPANTES

## **Facilitation**

Louis-Michel Fournier	AU
Marie-Eve Milot	AU
Paulina Nowicka	AU
Alex Fortin	AU
Maude Bastien	AU

## **Observation**

Pascal Harvey	SLA
Chloé Duval-Zack	SLA
Lysandre Routhier-Potvin	SLA
Alexis Frappier	SLA
Louis-Christophe Bigras	SLA
Pierre-Marc Mongeau	SIC
Christopher Sweetnam-Holmes	SIC
Rachelle Nasr	SIC

## **E — ATELIER COLLABORATIF - GOUVERNANCE**

### **Participation**

Marie-Claude Cantin	Société d'habitation et de développement de Montréal
Andrée De Serres	Université du Québec à Montréal
Karine Triollet	Action-Gardien
Louis-Philippe Myre	Interloge
Marie-Anne Marchand	PME MTL
Chad Ruel	Fondaction
Samuel Vanzin	Comité Logement Ville-Marie
Érik Provost	Ville de Montréal
Julie Nadon	Ville de Montréal
Jean-François Gilket	Bâtir son quartier
Francis Dolan	Regroupement Information Logement
Carole Piché-Burton	Milton Parc

### **Observation**

Pascal Harvey	SLA
Christopher Sweetnam-Holmes	SIC
Rachelle Nasr	SIC
James DeWeese	ARUP

### **Facilitation**

Louis-Michel Fournier	AU
Marie-Eve Milot	AU
Paulina Nowicka	AU

# PERSONNES PARTICIPANTES

## E — ATELIER VIRTUEL DE PRÉSENTATION

### **Participation**

Daphne Ferguson

Andrée De Serres

Olivier Carignan de Carufel

Yvon Rudolphe

Katherine Juteau

Mélanie Lottinville

Marie-Eve Francoeur

Karine Triollet

Éric Michaud

Daniel Pearl

Marc Douesnard

Mark Poddubiuk

Simon Paquette

Catherine Charron

Jean-François Gilker

Marie-Claude Cantin

François Boulay

Véronique Alepin

Frédérique Hogg

PME MTL

Université du Québec à Montréal

Ville de Montréal

Université du Québec à Montréal

Rachel Julien

Parcs Canada

Parcs Canada

Action-Gardien

Comité Logement Ville-Marie

L'OEUF Architecture

Conseil des métiers d'art du Québec

Poddubiuk architecte, Opération Populaire d'aménagement (Action-Gardien)

Action-Gardien

Conseil des métiers d'art du Québec

Bâtir son quartier

Société d'habitation et de développement de Montréal

Groupe Devimco

Groupe Mach

Groupe Devimco

### **Observation**

Carina Dumais

Pascal Harvey

Christina Mahut

Lysandre Routhier-Potvin

Christopher Sweetnam-Holmes

ARUP

SLA

SLA

SLA

SIC

### **Facilitation**

Louis-Michel Fournier

Marie-Eve Milot

Paulina Nowicka

AU

AU

AU