



# MISE EN VALEUR DU SECTEUR DE PLANIFICATION BRIDGE-BONAVENTURE

## COMPTE-RENDU DE L'ATELIER 4.2

**Atelier 4 Des activités économiques renouvelées et l'intégration harmonieuse de nouvelles fonctions urbaines. Partie 2 (Milieux de vie et cohabitation).  
Jeudi, 20 mai 2021 de 14h à 17h**

PRÉSENTÉ À :  
Ville de Montréal  
Service de l'urbanisme et de la mobilité  
Direction de l'urbanisme  
**Division de l'aménagement et du design urbain**

3 juin 2021

## Crédits

### Analyse et rédaction

Alexander Nizhelski, Chargé de projet  
Camille Batal, Agente de projet  
Élisabeth Fluet-Asselin, Agente de projet

### Équipe de projet

Camille Batal / Agente de projet  
Emmanuelle Biroteau / Agente de projet  
Élisabeth Fluet-Asselin / Agente de projet  
Nathalie Francès / Chargée de projet  
Adelene Frissou / Graphiste, Agent de communication  
Marianik Gagnon / Conseillère principale et coordonnatrice, participation publique  
Josselyn Guillarmou / Analyste-rédacteur  
Fahim Haque / Agent de mobilisation  
Alexander Nizhelski / Chargé de projet  
Jessica Perrin / Chargée de projet  
Marie-Dina Salvione / Chargée de projet  
Jessica St-Pierre / Chargée de communication

## À propos de l'INM

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

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

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

### Pour nous joindre

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

Téléphone : 1 877 934-5999  
Télécopieur : 514 934-6330  
Courriel : [inm@inm.qc.ca](mailto:inm@inm.qc.ca)  
[www.inm.qc.c](http://www.inm.qc.c)

## Faits saillants

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

Situé aux portes du centre-ville, doté d'infrastructures majeures, directement branché sur les réseaux de transport, éloigné des usages sensibles et des potentiels conflits d'usage; le secteur Bridge-Bonaventure dispose des atouts pour poursuivre sa vocation historique de secteur économique et d'emploi, tel que confirmé par les recommandations de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM). L'atelier a abordé les conditions de succès de la redynamisation du secteur et de la création d'un écosystème d'emplois et d'activités économiques diversifiées, dynamiques et à valeur ajoutée. Il a été l'occasion de soumettre et de discuter des nouvelles activités compatibles et complémentaires, préservant et mettant en valeur les particularités et l'identité de chacun des sous-secteurs.

De façon plus spécifique, l'OCPM a également recommandé l'introduction, autour du bassin Peel, d'un ensemble résidentiel mixte, dense, mais à échelle humaine, doté de commerces et de services de proximité ainsi que d'équipements collectifs, et intégrant les cibles de logement social, abordable et familial. L'atelier a permis d'ouvrir la discussion entre les parties prenantes sur cette hypothèse et d'examiner les balises devant éventuellement encadrer la mise en place de ces fonctions

Après une présentation synthétique des enjeux et des informations présentées dans le [cahier de préparation à l'atelier 4](#) les personnes participantes ont été divisées en sous-groupes et ont été invitées à répondre à quatre questions:

1. Considérant les enjeux de mobilité et de cohabitation liés aux risques et aux nuisances, de même que l'absence d'équipements collectifs dans le secteur, est-ce possible d'y ajouter de nouveaux logements et de favoriser davantage de mixité des activités? Si oui, comment? (partie 1) et où (partie 2)
2. Quelles sont les conditions essentielles pour créer un milieu de vie attrayant, sain et accessible, comportant de l'habitation? (partie 1)
3. Quelle est la forme urbaine souhaitée (hauteur, implantation, traitement rez-de-chaussée) dans le sous-secteur du bassin Wellington, afin de créer un milieu de vie à échelle humaine et respectueux de ses valeurs patrimoniales? (partie 3)
4. Considérant les contraintes physiques et de décontamination du secteur, qui engendrent des coûts fixes élevés pour le développement, quelles sont les solutions possibles pour que la forme urbaine soit à échelle humaine? (partie 4)

### **Aparté méthodologique :**

*Pour faciliter la lecture et au regard des réponses apportées aux questions 1 et 2, la partie 1 de ce compte-rendu regroupe les réponses aux deux premières questions.*

*En effet, les personnes participantes sont favorables à l'accueil de nouveaux logements, mais selon certaines conditions. Ainsi elles ont répondu dès la question 1 à la question 2.*

*La localisation préférentielle des zones mixtes et résidentielles est abordée lors de la partie 2.*

Voici une synthèse des débats que ces questions ont suscités :

#### **1. La possibilité d'ajouter de nouveaux logements et de favoriser davantage de mixité des activités et les conditions pour créer un milieu de vie attrayant, sain et accessible, comportant de l'habitation**

Selon la majorité des personnes participantes, l'ajout de nouveaux logements dans le secteur est possible, à condition de :

- Désenclaver le secteur, de le connecter via des transports actifs et collectifs avec le reste de la ville, de faciliter les déplacements internes et d'y réduire la circulation de transit (tant pour des raisons de sécurité des déplacements que de nuisances) - l'enjeu de connectivité devra également contribuer à rendre le secteur accessible à une masse critique d'usagers (cf. condition suivante) ;
- Développer une offre :
  - mixte (résidentiel, équipements collectifs, commerces de proximité, emploi),
  - abordable et accessible à tous,
  - dont la pérennité est conditionnée par l'accueil d'une masse critique d'usagers (résidents, travailleurs, touristes, usagers des quartiers voisins) ;
- Anticiper les nuisances, prendre des mesures de mitigations et prévoir une gradation des usages pour que la cohabitation industries/résidences soit possible.

#### **2. Les localisations préférentielles pour le développement de quartiers mixtes et résidentiels**

Lors de la discussion sur les endroits propices à un développement mixte et résidentiel, il a principalement été question de deux sous-secteurs :

- La pointe du Moulin, pour laquelle les avis divergent. Certains trouvent le sous-secteur favorable à un développement mixte et résidentiel dense, d'autres y voient un développement mixte modéré, tandis qu'un participant s'oppose au développement résidentiel du secteur.

- Le sous-secteur du bassin Wellington, que plusieurs personnes participantes considèrent comme adapté et propice au développement d'une offre mixte et résidentielle, de par sa localisation et son faible risque d'enclavement, la proximité de l'eau et du bassin.

### **3. Forme urbaine souhaitée dans le bassin Wellington**

Au cours des discussions sur la forme urbaine souhaitée dans le bassin Wellington, plusieurs personnes participantes se sont prononcées sur :

- Les différentes formes de la densité : notamment par une hauteur modulée et variable ou par de la compacité ;
- Le besoin d'un secteur à échelle humaine priorisant le transport actif ;
- Un traitement des rez-de-chaussée flexible, mixte et permettant de l'animation ;
- L'importance de privilégier les commerces locaux et de proximité plutôt que les grandes surfaces ;
- Le projet de stade dans le bassin Peel, qui ne fait pas l'unanimité ;
- Le besoin d'intégrer les considérations liées au patrimoine et à l'écologie dans le secteur.

### **4. Solutions envisageables pour une forme urbaine à échelle humaine malgré les contraintes physiques et de décontamination**

Au moment d'élaborer des solutions pour une forme urbaine à échelle humaine malgré les contraintes physiques et de décontamination, les personnes consultées proposent :

- D'avoir recours à la densification comme levier de financement, sous certaines conditions afin de maintenir une cohérence dans le secteur et de garantir la place des espaces communs ;
- De collaborer avec différents paliers de gouvernements pour des subventions ou pour l'obtention de terrains ;
- De considérer la rentabilité sociale sur le long terme et de viser le maintien des familles dans un quartier viable ;
- D'avoir recours à de la taxation planifiée ;
- De considérer l'analyse et la gestion du risque comme moyen de réduire les coûts de décontamination, en suivant l'exemple des shops Angus ;
- De se concerter avec les parties prenantes pour un partage des connaissances et l'élaboration de solutions.

# Table des matières

<b>Crédits</b>	<b>2</b>
<b>À propos de l'INM</b>	<b>2</b>
Pour nous joindre	2
<b>Faits saillants</b>	<b>3</b>
<b>PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE</b>	<b>8</b>
Mise en contexte	8
Mandat de l'INM	9
<b>PRÉSENTATION DES RÉSULTATS</b>	<b>10</b>
1. La possibilité d'ajouter de nouveaux logements et de favoriser davantage de mixité des activités et les conditions pour créer un milieu de vie attrayant, sain et accessible, comportant de l'habitation	10
1.1. Le désenclavement et les enjeux de mobilité	10
1.2. Le développement d'un quartier mixte	11
1.3. Le besoin d'une masse critique d'usagers	12
1.4. Des logements abordables pour les travailleurs, les étudiants et les familles	12
1.5. La prise en compte des enjeux de cohabitation et la gradation des usages	13
1.6. Milieu de vie	15
1.6.1. Réactions sur le concept de la ville des 15 minutes	15
1.6.2. Un désir unanime pour un milieu de vie à échelle humaine	15
1.7. Autres conditions	16
1.7.1. Principes généraux	16
1.1.7. Autres conditions	16
2. Les localisations préférentielles pour le développement de quartiers mixtes et résidentiels	17
2.1. La pointe du Moulin	17
2.2. Bassin Wellington	18
2.3. Propos concernant plusieurs sous-secteurs et autres propos	18
Propos exprimés individuellement et n'ayant pas suscité de réactions :	18
3. Forme urbaine souhaitée dans le bassin Wellington	19
3.1. Établir les conditions de la densification et des hauteurs	19
3.1.1. Pour une densification équilibrée	19
3.1.2. Le débat sur la hauteur	19
3.2. Un quartier connecté et à échelle humaine	20

3.2.1. Une définition de l'échelle humaine	20
3.2.2. La connectivité dans le secteur	21
3.3. Un milieu de vie permettant la mixité des usages	21
3.3.1 Mixité et flexibilité dans le traitement des rez-de-chaussées	21
3.3.2. Privilégier les commerces locaux	21
3.3.3 Une discussion sur le projet de stade	22
3.3.4 Considérations patrimoniales et écologiques	22
4.Solutions possibles pour une forme urbaine à échelle humaine malgré les contraintes physiques et de décontamination	22
4.1. La densification comme levier de financement	23
4.2. Les rôles des paliers gouvernementaux et de la Ville	24
4.2. Planifier et analyser la décontamination	24
<b>Annexe 1. Liste des personnes participantes</b>	<b>26</b>



# PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE

## Mise en contexte

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

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

Situé aux portes du centre-ville, doté d'infrastructures majeures, directement branché sur les réseaux de transport, éloigné des usages sensibles et des potentiels conflits d'usage, le secteur Bridge-Bonaventure dispose des atouts pour poursuivre sa vocation historique de secteur économique et d'emploi, tel que confirmé par les recommandations de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM). L'atelier a abordé les conditions de succès de la redynamisation du secteur et de la création d'un écosystème d'emplois et d'activités économiques diversifiées, dynamiques et à valeur ajoutée. Il a été l'occasion de soumettre et de discuter des nouvelles activités compatibles et complémentaires, préservant et mettant en valeur les particularités et l'identité de chacun des sous-secteurs.

De façon plus spécifique, l'OCPM a également recommandé l'introduction, autour du bassin Peel, d'un ensemble résidentiel mixte, dense, mais à échelle humaine, doté de commerces et de services de proximité, d'équipements collectifs, et intégrant les cibles de logement social, abordable et familial. L'atelier a permis d'ouvrir la discussion entre les parties prenantes sur

cette hypothèse et d'examiner les balises devant éventuellement encadrer la mise en place de ces fonctions.

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

En collaboration avec Espaces Stratégies, l'INM a eu comme mandat de concevoir, d'animer et de rédiger les rapports de la série de cinq ateliers. Pour ce faire, l'INM a mis en place un [site Web](#) servant de plateforme de communication avec les participants aux ateliers. Sur ce site Web, les informations d



# PRÉSENTATION DES RÉSULTATS

## 1. La possibilité d'ajouter de nouveaux logements et de favoriser davantage de mixité des activités et les conditions pour créer un milieu de vie attrayant, sain et accessible, comportant de l'habitation

Selon la majorité des personnes participantes, l'ajout de nouveaux logements dans le secteur est possible, à condition de :

- Désenclaver le secteur, de le connecter via des transports actifs et collectifs avec le reste de la ville, de faciliter les déplacements internes et d'y réduire la circulation de transit (tant pour des raisons de sécurité des déplacements que de nuisances) - l'enjeu de connectivité devra également contribuer à rendre le secteur accessible à une masse critique d'utilisateurs (cf. condition suivante) ;
- Développer une offre :
  - mixte (résidentiel, équipements collectifs, commerces de proximité, emploi),
  - abordable et accessible aux familles, étudiants et travailleurs du secteur,
  - dont la pérennité est conditionnée par l'accueil d'une masse critique d'utilisateurs (résidents, travailleurs, touristes, usagers des quartiers voisins) ;
- Anticiper les nuisances, prendre des mesures de mitigations et prévoir une gradation des usages pour que la cohabitation industries/résidences soit possible.

### 1.1. Le désenclavement et les enjeux de mobilité

Comme lors de chaque atelier, est mentionnée de façon consensuelle, l'importance de désenclaver le secteur, de le connecter via des transports actifs et collectifs avec le reste de la ville, de faciliter les déplacements internes et d'y réduire la circulation de transit (tant pour des raisons de sécurité des déplacements que de nuisances). Considérée comme une condition à la réussite du projet, cette connectivité devrait rendre attractif le site aux travailleurs, aux entreprises, mais aussi à une masse critique d'utilisateurs provenant des quartiers voisins et indispensable au fonctionnement pérenne des services, commerces et équipements publics.

A ce sujet, des personnes participantes soulignent individuellement l'importance de :

- Connecter le triangle de la Pointe-Saint-Charles au PEPSC ;
- Relier le secteur au Vieux-Port et à l'île Saint-Hélène en transports collectifs ;
- Réduire la circulation de transit pour les résidents et instaurer des zones tampons, grâce à la transformation de l'autoroute en boulevard et à l'aménagement d'une circulation directe vers la Rive-Sud (connecter le pont Victoria à l'autoroute Bonaventure) ;
- Aménager des voies d'autobus en site propre avec rabattement aux stations de métro et du REM également équipées de station de Bixi ;
- Créer une station de REM ;
- Créer des aménagements durables et de qualité qui favorisent les déplacements actifs ;
- Connecter le quartier des Artisans au Vieux-Montréal.

## 1.2. Le développement d'un quartier mixte

Par quartier mixte, les personnes participantes entendent :

- Une mixité des usages et des fonctions : avec le développement de commerces de proximité, d'équipements collectifs, de résidences, le maintien et la création d'emplois, la présence d'artisans et une offre en espaces publics et récréotouristiques ;
- Une mixité sociale :
  - avec une offre en logements abordables, notamment pour les résidents actuels, les familles, les étudiants et les travailleurs du secteur,
  - mais aussi par l'attrait et le maintien d'entrepreneurs et de microentreprises permettant de lutter contre la gentrification.

Les précisions suivantes sont apportées :

- Au sujet des emplois il apparaît aussi important d'attirer de nouvelles entreprises que de conserver les emplois existants grâce à des mesures de mitigation devant garantir la pérennité des entreprises existantes (voir partie suivante) ;
- Si l'emploi est considéré comme un élément essentiel de la mixité, la mixité est aussi conçue comme un moyen d'attirer les entreprises et les travailleurs ;
- Le fait de réserver à l'avance des terrains destinés aux équipements publics (écoles primaires et secondaires, centres de formations, bibliothèques, théâtres et cinémas) est également important. Selon plusieurs personnes participantes, les nouveaux quartiers de la ville comme Griffintown ne sont pas des exemples en la matière, les équipements n'ont pas été anticipés et manquent à la vie de quartier ;
- On insiste sur la nécessité de réserver dès le départ le tiers de l'espace brut au domaine public sous forme de rues, de places publiques et d'espaces verts ;
- On précise que la réflexion sur les équipements publics doit être menée à l'échelle de la ville ou de l'agglomération tout en étant au service des gens du quartier ;
- On propose de concevoir des équipements collectifs et des espaces publics à géométrie variable pour pouvoir répondre à une variété de besoins ;

- On invite à consulter la « maîtrise d'usage » (les usagers du quartier) afin d'identifier les manques du secteur et de nourrir la programmation ;
- L'anticipation (ex. : en planifiant les besoins en équipements et espaces publics) et les partenariats sont suggérés pour financer les « aménités » (équipements, infrastructures, parcs,...) ;
- On suggère de prévoir une trame commerciale adaptée pour rendre le secteur attrayant et d'animer le secteur au-delà des heures de travail.

### 1.3. Le besoin d'une masse critique d'usagers

Plusieurs personnes participantes insistent sur la nécessité d'avoir une masse critique d'usagers pour viabiliser et garantir le fonctionnement des commerces et services de proximité comme des équipements publics sur le long terme :

- Pour un participant *« il faut aller chercher le plein potentiel de développement résidentiel pour avoir une masse critique de résidents qui créeront une vitalité dans le milieu, et y incorporer une diversité de services »*.
- Pour un autre participant, assurer une continuité de la trame urbaine et penser ce secteur en continuité avec le quartier existant, permettra à la masse critique des quartiers voisins, notamment du centre-ville de nourrir le quartier.

### 1.4. Des logements abordables pour les travailleurs, les étudiants et les familles

Si les personnes participantes sont favorables au projet de développement résidentiel, l'acceptabilité du projet repose toutefois, pour une grande partie des personnes participantes, sur le maintien des résidents actuels, l'abordabilité des logements et la mixité sociale du quartier. À ce propos :

- On souligne la nécessité de répondre aux besoins des résidents du quartier : *« On revendique un milieu 100% logement communautaire et collectif. La stratégie de la Ville ne suffit pas. Il faut plus de mixité et loger les mal-logés de Pointe-Saint-Charles. »*
- Pour un autre participant, le projet offre l'occasion à la Ville de répondre aux enjeux de la crise d'abordabilité du logement en diversifiant la typologie de logements, en augmentant le nombre de logements sociaux et en assurant une véritable mixité dans le centre en révisant les critères de la stratégie 20/20/20.<sup>1</sup>
- Pour une personne participante *« développer des logements accessibles aux Montréalais, passe par un milieu de vie 100% en dehors du marché spéculatif. Pour contrer la crise du logement, il faut une collaboration entre tous les paliers pour préserver de la spéculation les terrains vacants de la SIC »*.

---

<sup>1</sup> Devenue le [Règlement pour une métropole mixte](#)

- Une participante souhaite que le Gouvernement fédéral joue un rôle proactif dans le maintien des populations en place et la gestion des problématiques associées à la hausse des propriétaires foncières
- On soulève également le rôle du privé pour atteindre les objectifs de mixité sociale et le nombre requis de logements sociaux.
- Un participant considère que le quartier devrait en priorité fournir des logements de deux à trois chambres pour les familles.
- Pour une participante, la SIC est un grand acteur du secteur du bassin Wellington où l'on prévoit de l'habitation. Elle suggère que la Ville fasse prévaloir son droit de préemption et travaille avec les autres paliers du gouvernement, notamment le fédéral, pour retirer ce site du marché spéculatif et pourvoir le secteur en logements sociaux et abordables.
- Un participant s'oppose à cette proposition, selon lui : « *La Ville n'a ni les moyens ni les compétences de jouer au développeur. En revanche, elle doit convenir avec les développeurs d'un accord de développement.* ».

### **1.5. La prise en compte des enjeux de cohabitation et la gradation des usages**

Une autre condition au développement du secteur est la prise en compte des enjeux de cohabitation et la gradation des usages. Cette dernière est essentielle à la mixité en contribuant :

- À un ensemble résidentiel sain et attractif,
- Au maintien des industries en place et des emplois dont elles dotent le quartier.

Plusieurs éléments d'ordre général sont soulignés :

- Le besoin d'une composition urbaine et d'une réflexion sur des localisations qui minimisent les nuisances selon les fonctions urbaines ;
- L'importance des espaces verts et des zones tampons dans la cohabitation ;
- Le fait que le développement résidentiel ne doit pas avoir pour impact un effritement de l'emploi et le rôle que jouent les zones tampons dans le maintien des industries et des emplois ;
- La nécessité de prévoir les logements loin des industries lourdes et séparés de celles-ci par une gradation des usages ;
- Le maintien des conditions d'opération des industries pour permettre la mixité des fonctions ;
- La prise en compte des industries établies et fonctionnant dans le secteur, et le support aux industries en place ;
- L'affectation d'usages aux zones tampons (artisanat, industriel léger, institutionnel) ;
- La capacité du quartier des Artisans à permettre une gradation des usages (en accueillant des usages à la fois compatibles avec la proximité d'activités générant des nuisances et avec des usages sensibles), de par son offre en services de proximité

(agroalimentaire) et sa capacité à diversifier et à ajouter de la mixité dans les activités économiques ;

- La nécessité de réaliser des études pour favoriser la cohabitation, et d'encadrer le projet par des mesures de santé et de sécurité, avec une approche d'analyse des risques détaillée, un accord graduel bâtiment par bâtiment.

Des suggestions plus précises ont également été mentionnées :

- Deux personnes suggèrent de diminuer les zones tampons prévues pour le bassin Wellington qui sont très larges sur les cartes alors qu'on envisage de transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard. Selon l'une des personnes participantes, elles représentent un véritable potentiel de créer 3600 logements.
- Selon une participante, cette zone de protection globale est essentielle, car elle permet à la Ville d'indiquer la limite à partir de laquelle on peut envisager de construire des logements. « *Je ne voudrais pas qu'un jour on fasse fermer ADM parce qu'on n'a pas pensé que les activités de l'entreprise allaient nuire aux logements construits* ».
- Une participante propose de créer un écran acoustique et verti entre les bâtiments résidentiels et les voies ferrées.
- Un autre invite à considérer les obligations des entreprises par rapport à la gestion des nuisances (production de poussière et de bruit).

Des suggestions faites à la marge :

- Un représentant d'Espace Verre mentionne les problèmes de cohabitation vécus par l'école, dont la proximité avec la cimenterie est très contraignante en termes de poussière. Il suggère que l'école soit considérée comme un usage sensible.
- Une participante invite à se référer à un mémoire réalisé par ADM proposant une série de mesures pour une bonne cohabitation, comme la mise en place d'un comité de suivi pour définir un plan de mesures d'urgence, ou encore la diminution des nuisances sonores.
- Un participant est ouvert au partage des milieux, tant que l'environnement immédiat des résidents est préservé des nuisances. Pour lui, il n'y a pas de secteur qui ne peut accueillir de l'habitation.
- Selon une participante, qui n'est pas pour autant opposée à un ensemble résidentiel, une cohabitation saine n'est pas toujours évidente. Elle illustre son propos en parlant de l'activité du port à proximité duquel il lui semble difficile de prévoir des logements.
- Pour une autre participante, la cohabitation des activités portuaires et artisanales est possible.
- Pour une participante, attendre les conditions d'un milieu de vie attrayant et sain n'est pas possible si proche d'une zone industrielle.

## 1.6. Milieu de vie

### 1.6.1. Réactions sur le concept de la ville des 15 minutes

Le concept de la **ville des 15 minutes** a suscité les réactions suivantes :

- Pour deux participants, il faut miser sur la densité et la mixité qui sont les leviers de la Ville des 15 minutes ;
- Pour un participant, le concept est utopique dans la mesure où il ne s'applique même pas dans les quartiers les plus centraux.

### 1.6.2. Un désir unanime pour un milieu de vie à échelle humaine

(cf partie 3.2. *Un quartier connecté et à échelle humaine, page 21*)

Le concept d'échelle humaine est souvent évoqué au cours des discussions comme une condition sine qua non au développement du secteur.

Chacune leur tour, certaines personnes participantes précisent ce que le concept implique de :

- Considérer le résidentiel et l'emploi comme les principales composantes d'un milieu de vie à échelle humaine ;
- Privilégier des espaces publics conviviaux aux espaces privés ;
- Concevoir des espaces publics et des espaces verts de qualité et connectés entre eux et au reste de la ville, une trame urbaine perméable pour développer un milieu de vie sécuritaire et convivial ;
- Concevoir des espaces verts qui répondent aux enjeux écologiques ;
- Développer le secteur en continuité du quartier existant / en harmonie avec celui-ci ;
- Respecter les zones tampons ;
- Garantir un accès équitable à l'espace urbain.

Certains se réfèrent au concept tel que défini par l'architecte urbaniste danois [Jan Gehl](#) :

- Pour eux, un milieu de vie à échelle humaine est un milieu conçu sur l'expérience de l'être humain, ce qu'il entend ce qu'il voit et peut atteindre en marchant.
  - Pour un participant, tel que défini par Jan Gehl un milieu de vie à échelle humaine implique :
    - des rues étroites sans stationnement avec la priorité donnée aux piétons,
    - des bâtiments de 25m de hauteur soit de 7 ou 8 étages (qui représente la distance appréciable à l'œil nu) avec des bâtiments en retrait de 65 m.
- ⇒ Selon lui, ces critères :
- représentent une densification légèrement inférieure aux PPU des Faubourgs ;
  - permettent un COS de 6 en bordure du canal de Lachine ;
  - permettent de décontaminer ;
  - permettent de dégager 30 % d'espace au sol pour des espaces publics.

Pour plusieurs personnes participantes, la densité permet la vitalité du milieu, l'optimisation du foncier, la réduction du coût des logements, ainsi qu'un dégagement d'espaces au sol entre bâtiments d'une certaine hauteur.

Ainsi conçoivent-ils la densité comme un moyen de parvenir aux conditions souhaitées telles que : des logements abordables, des espaces publics de qualité et la viabilité des équipements publics comme les écoles ou le REM.

Les propos suivants sont également apportés sans avoir fait l'objet de discussion :

- Pour une densité à échelle humaine, un participant suggère d'utiliser les terrains publics comme levier et un développement harmonieux, d'éviter une privatisation et d'assurer un encadrement réglementaire adéquat ;
- Un participant préfère la compacité à la densité ;
- Pour un participant, la densité adéquate représente minimum 5000 logements et une diversité d'équipements collectifs.

## 1.7. Autres conditions

### 1.7.1. Principes généraux

Pour un participant, les deux principes importants sont la cohérence et le leadership. Selon lui :

- Le principe de cohérence doit permettre de répondre aux enjeux climatiques et à la crise d'abordabilité des logements ;
- Celui du leadership doit permettre l'élaboration d'une gouvernance collective afin d'éviter une privatisation du secteur et un développement non représentatif de la communauté, comme à Griffintown.

Un second relève la nécessité d'une vision globale et complète, pour éviter un « *développement à la pièce* », et garantir un développement de qualité.

### 1.1.7. Autres conditions

Les conditions suivantes ont aussi été évoquées :

- Il faut tenir compte de la protection du patrimoine et de la préservation des vues ;
- La qualité de vie passe aussi par l'emploi de matériaux de qualité ;
- Il faut lutter contre les changements climatiques et l'étalement urbain.

Les personnes participantes ont également souligné les opportunités suivantes :

- La restauration des bâtiments peut permettre la valorisation des métiers de l'artisanat ;
- Le secteur offre l'opportunité de bâtir un quartier exemplaire. On pourrait penser un quartier résilient pour les citoyens qui vont y vivre, s'y déplacer et y consommer ;
- Le secteur offre beaucoup de potentiel pour le récréo-tourisme ;
- Le corridor vert et bleu est unique et doit servir à favoriser des zones modernes de vie pour Montréal ;

- La proximité de l'ETS (l'École de Technologie Supérieure) offre l'opportunité de poursuivre le développement d'un quartier de l'innovation.

## 2. Les localisations préférentielles pour le développement de quartiers mixtes et résidentiels

Lors de la discussion sur les endroits propices à un développement mixte et résidentiel, il a principalement été question de deux sous-secteurs :

- La pointe du Moulin, pour laquelle les avis divergent. Certains trouvent le sous-secteur favorable à un développement mixte et résidentiel dense, d'autres y voient un développement mixte modéré, tandis qu'un participant s'oppose au développement résidentiel du secteur.
- Le sous-secteur du bassin Wellington, que plusieurs personnes participantes considèrent comme adapté et propice au développement d'une offre mixte et résidentielle, de par sa localisation et son faible risque d'enclavement, la proximité de l'eau et du bassin.

### 2.1. La pointe du Moulin

Concernant la pointe du Moulin, les avis divergent. Certains trouvent le sous-secteur favorable à un développement mixte et résidentiel, d'autres au contraire s'y opposent.

Les personnes participantes qui y sont favorables soulignent les éléments suivants :

- La pertinence d'étendre le développement résidentiel du bassin Wellington à la pointe du Moulin pour accueillir 4000 et 6000 unités de logement au total et atteindre une masse critique nécessaire au développement d'un milieu de vie à échelle humaine ;
  - (une participante réagit à ce propos en affirmant que construire 4000 ou 6000 logements sur ce territoire contredirait le souhait d'un développement mixte avec de l'activité économique) ;
- Le potentiel de la pointe du Moulin pour y construire « *un milieu urbain moderne* » (cf. études existantes comme le rapport de la SIC) ;
- Le fait que le secteur représente jusqu'à 2000 logements potentiels.

Deux participantes nuancent :

- Une participante encourage non pas un ensemble résidentiel intense, que la pointe du Moulin ne pourrait supporter, mais un ensemble résidentiel léger.
- Une participante est favorable à des zones d'implantation ponctuelles et non pas au développement d'un quartier complet. Selon elle, il faut donner la priorité aux activités économiques et portuaires et considérer les risques liés à ces industries.

Selon une participante, la pointe du Moulin n'est pas propice à l'implantation de logements de par son caractère enclavé et restreint, la présence de vestiges industriels, et la traversée de la voie du CN (avec 3 ou 4 passages jour et nuit), qui constituent déjà des problèmes de

cohabitation avec les résidents du Vieux-Montréal. Selon elle, les hôtels n'y sont pas plus appropriés que les logements.

## 2.2. Bassin Wellington

Plusieurs personnes participantes sont favorables au développement d'une zone mixte sur le secteur du bassin Wellington :

- Pour l'un d'eux parce qu'il est l'endroit où le risque d'enclavement est le plus faible ;
- Un participant le considère comme l'endroit le plus opportun pour développer un quartier ;
- Pour un troisième, la situation géographique du bassin constitue une opportunité de créer un nouveau quartier avec une ambition écologique. Il propose de créer un quartier sans voiture avec des transports actifs, connecté au centre-ville, au Vieux-Port et au reste du quartier, un quartier innovant dans l'aménagement urbain ;
- Une participante considère qu'étirer la zone mixte jusqu'au bassin serait une bonne chose.

Deux personnes participantes sont favorables à la construction de logements aux abords du bassin Wellington pour en partager la beauté.

Une participante considère que l'axe bleu que constituent le canal de Lachine et le bassin Peel est sous-utilisé, offre une multitude de possibilités et mériterait d'être mis en valeur.

## 2.3. Propos concernant plusieurs sous-secteurs et autres propos

Propos exprimés individuellement et n'ayant pas suscité de réactions :

- Selon un participant, de nombreuses contraintes rendent impossible le fait d'installer de l'habitation dans « Pointe-Saint-Charles » : le terrain est instable, les normes environnementales ne le permettent pas non plus. Il est favorable à l'implantation d'entreprises ;
- Un participant considère qu'il faut élargir les zones de développement pour y inclure des logements : 1300 à 2000 sur la pointe du Moulin : 1300 à 2000 et 3600 aux abords du bassin Wellington (triangle et demi-cercle) ;
- Une participante se demande si le niveau de pollution des sols près du fleuve permet le développement d'habitations ;
- Un participant répond que selon lui et dans le cadre d'études réalisées sur la composition du sol et l'entreposage des déchets à l'époque de la Société du Havre, l'habitation est interdite là : « *Il y a trop de biogaz et les usages résidentiels sont incompatibles. Légalement et environnementalement, ce n'est pas possible.* » ;
- Une participante n'est pas favorable à l'implantation de résidentiel sur le triangle de la Pointe-Saint-Charles ;
- Un participant suggère de ramener l'autoroute Bonaventure en arrière plutôt qu'au bord du fleuve. Cela permettrait de développer des logements en bord de fleuve pour permettre aux personnes qui travaillent dans le secteur d'y habiter.

### 3. Forme urbaine souhaitée dans le bassin Wellington

**Au cours des discussions sur la forme urbaine souhaitée dans le bassin Wellington, plusieurs personnes participantes se sont prononcées sur :**

- **Les différentes formes de la densité : notamment par une hauteur modulée et variable ou par de la compacité ;**
- **Le besoin d'un secteur à échelle humaine priorisant le transport actif ;**
- **Un traitement des rez-de-chaussée flexible, mixte et permettant de l'animation ;**
- **L'importance de privilégier les commerces locaux et de proximité plutôt que les grandes surfaces ;**
- **Le projet de stade dans le bassin Peel, qui ne fait pas l'unanimité ;**
- **Le besoin d'intégrer les considérations liées au patrimoine et à l'écologie dans le secteur.**

Quelques personnes ouvrent la discussion en précisant que la question, et particulièrement les éléments sur le résidentiel et le milieu de vie, aurait pu s'appliquer à un secteur plus élargi que celui du bassin Wellington.

#### 3.1. Établir les conditions de la densification et des hauteurs

##### 3.1.1. Pour une densification équilibrée

Lors des discussions sur la forme urbaine souhaitée dans le bassin Wellington, les personnes participantes ont soulevé des enjeux liés à la hauteur et à la densité recherchées.

Ainsi, plusieurs personnes consultées privilégient une densification sous certaines conditions afin de permettre une bonne insertion urbaine. Il est donc conseillé de :

- S'assurer d'avoir des contreparties sociales à la densité, par exemple en s'assurant que les terrains publics sont cédés à la communauté pour du logement abordable et s'assurer de la création de milieux de vie ;
- Encourager une implantation élevée et adapter les marges de recul de façon à maximiser les espaces communs et en assurant compacité et densité ;
- Effectuer des études bioclimatiques pour identifier et assurer des zones confortables. Il est aussi question de constructions en hauteur qui ne créeraient pas de problème de vent ou d'ensoleillement ;
- Conserver le caractère montréalais dans la densification ;
- Veiller à encadrer les taux d'implantation et favoriser une gestion alternative des eaux pluviales.

##### 3.1.2. Le débat sur la hauteur

Les personnes participantes semblent s'accorder sur le besoin de densification sous certaines conditions afin de justifier les investissements de la Ville et pour accueillir des fonctions

diverses (services, commerces, logements abordables, etc.). Or, la forme que doit prendre cette densification ne fait pas l'unanimité. Il est majoritairement question de :

- Opter pour une densification par des hauteurs sélectives et ponctuelles pour dégager de l'espace au sol ;
- Viser un équilibre et permettre des hauteurs avec en contrepartie des espaces publics au sol qui soient accessibles gratuits, verts et de qualité ;
- Opter pour une modulation des hauteurs plutôt qu'une uniformité en considérant les éléments du territoire comme les vues et la trame existante ;
- Collaborer avec les différentes parties prenantes pour réconcilier les intérêts divergents en permettant de la hauteur dans certaines zones ainsi qu'une bonne intégration avec les quartiers environnants.

Mais aussi de :

- Densifier par la compacité plutôt que par les hauteurs ;
- Prendre en compte les marqueurs territoriaux déterminés afin de ne pas en perdre la vue ;
- Respecter les bâtiments patrimoniaux déjà sur place et de dégager des hauteurs pour conserver les vues.

De façon plus précise, quant aux hauteurs à choisir, sont mentionnés, par différentes personnes :

- Un COS de 6 avec des hauteurs variables, par exemple, une première hauteur à 25 mètres et une surhauteur bâtie en retrait à 65 mètres en moyenne afin que la surhauteur varie entre 45 mètres et 85 mètres pour permettre de meilleures vues ;
- Un maximum de 8 étages pour les bâtiments: certaines personnes appuient cette proposition, d'autres insistent sur les désavantages ;
- le maintien d'une hauteur de 45 mètres pour conserver une unité dans le quartier et situer le secteur dans l'ensemble de la ville.

## **3.2. Un quartier connecté et à échelle humaine**

### **3.2.1. Une définition de l'échelle humaine**

Plusieurs interventions portent sur l'échelle humaine et les principes de Gehl. Pour les personnes participantes, l'échelle humaine est comprise comme la perception des citoyennes et citoyens de leur environnement. Selon les propos recueillis, cela implique donc :

- Des espaces de petite taille connectés entre eux ;
- Des espaces qui favorisent la rencontre sociale ;
- Un aménagement qui permet de maximiser les espaces communs ;
- Une priorisation de la mobilité active ;
- Une densification par la compacité plutôt que la hauteur ;
- Un maximum de 6 ou 8 étages pour les bâtiments, avec des gradations de hauteur entre 3 et 8 pour préserver les vues.

À cet effet, une personne participante mentionne également le mémoire produit par Action-Gardien portant sur l'échelle humaine dans le bassin Wellington.

Quelques personnes participantes dispensent aussi des conseils en lien avec la qualité de vie, les usages et espaces dans le secteur. Sont mentionnés :

- La nécessité d'une école dans le secteur ;
- La nécessité de zones tampons pour une gradation et un échange entre la grande industrie, les petites industries, les commerces et le résidentiel ;
- L'importance de maximiser les espaces communs, publics et verts, par exemple en visant 30% d'espaces dégagés au sol pour les rues et espaces publics ;
- La mixité et l'intégration des fonctions à la rue ;
- La mutualisation des espaces, qui peuvent avoir plusieurs fonctions urbaines ;
- Le développement d'espaces collectifs plutôt que des corridors ou des stationnements.

### 3.2.2. La connectivité dans le secteur

Plusieurs personnes se sont penchées sur les enjeux et souhaits pour la connectivité dans le secteur du bassin Wellington. Ainsi il est suggéré de:

- Créer un nouveau rapport à la mobilité et créer un milieu de vie en encourageant l'usage piétonnier des rues ;
- Créer un secteur sans automobiles pour faire des économies d'espace ;
- Faire des rues aménagées et des espaces verts accessibles ;
- Assurer une connexion entre les îlots du secteur pour faciliter les déplacements ;
- Privilégier la proximité des intersections (150 m) et la perméabilité des déplacements.

## 3.3. Un milieu de vie permettant la mixité des usages

### 3.3.1 Mixité et flexibilité dans le traitement des rez-de-chaussées

En ce qui concerne le traitement des rez-de-chaussée, les personnes participantes discutent de:

- Faire un traitement des rez-de-chaussée qui en fait des points d'intensité d'animation, par exemple avec des entrées fréquentes et une fragmentation qui donne un rythme ;
- Adopter une approche flexible sur les commerces du rez-de-chaussée ;
- Permettre un traitement des rez-de-chaussée qui traduit une mixité urbaine adaptée à la réalité des usages.

### 3.3.2. Privilégier les commerces locaux

Au sujet des commerces, les personnes consultées mentionnent:

- La création d'une trame commerciale pour stimuler les activités récréotouristiques et économiques locales ;

- Privilégier la multiplication des commerces de proximité et à échelle humaine plutôt que les commerces à grande surface ;
- Réduire la taille des locaux commerciaux pour favoriser l'implantation de nouveaux commerces.

### 3.3.3 Une discussion sur le projet de stade

Quelques personnes interviennent au sujet du projet de stade dans le bassin Peel. Les discussions portent notamment sur :

- La possibilité d'intégrer le stade au secteur :
  - Certaines personnes s'opposent au projet et estiment qu'il va à l'encontre des besoins d'un milieu de vie attrayant, sain, accessible et comportant de l'habitation. Pour ces personnes, le projet n'est pas rentable sur le plan social ;
  - D'autres pensent que le stade peut être intégré au milieu de vie en répondant aux volontés de chacun ;
- La possibilité de construire le stade dans le PEPSC à la convergence de plusieurs autoroutes.

### 3.3.4 Considérations patrimoniales et écologiques

Quelques personnes mentionnent aussi la place du patrimoine et de l'architecture dans le secteur. À ce sujet, il est recommandé de :

- Être respectueux et intégrer les bâtiments déjà sur place ;
- Privilégier une architecture à échelle humaine cohérente avec le patrimoine et durable.

Plusieurs personnes soulignent l'intérêt de concrétiser des initiatives écologiques dans le secteur. Il est donc suggéré de :

- Prioriser les investissements durables et de décarboner le territoire ;
- Penser les éléments patrimoniaux en matière de durabilité, d'économie circulaire, de récupération d'énergie et de l'utilisation de matériaux de qualité ;
- Permettre une mixité urbaine, sociale et écologique par exemple en créant des espaces publics verts et des toits verts.

## 4. Solutions possibles pour une forme urbaine à échelle humaine malgré les contraintes physiques et de décontamination

**Au moment d'élaborer des solutions pour une forme urbaine à échelle humaine malgré les contraintes physiques et de décontamination, les personnes consultées proposent :**

- **D'avoir recours à la densification comme levier de financement, sous certaines conditions afin de maintenir une cohérence dans le secteur et de garantir la place des espaces communs ;**

- De collaborer avec différents paliers de gouvernements pour des subventions ou pour l'obtention de terrains ;
- De considérer la rentabilité sociale sur le long terme et de viser le maintien des familles dans un quartier vivable ;
- D'avoir recours à de la taxation planifiée ;
- De considérer l'analyse et la gestion du risque comme moyen de réduire les coûts de décontamination, en suivant l'exemple des shops Angus ;
- De se concerter avec les parties prenantes pour un partage des connaissances et l'élaboration de solutions.

Les personnes participantes cadrent la discussion en rappelant que la stabilité des terrains et la construction de bâtiments dépendent de la décontamination des sols, ce qui peut engendrer des coûts s'échelonnant sur une longue période de temps.

#### **4.1. La densification comme levier de financement**

Tout d'abord, plusieurs interventions décrivent la densification du secteur comme une source de rentabilité qui pourrait servir à financer la décontamination. Ainsi les personnes participantes soulèvent :

- La différence de coûts et de revenus selon la construction de logements résidentiels ou de bureaux et commerces ;
- L'idée d'avoir recours à des programmes de décontamination permettant de compenser le coût de la décontamination avec la valeur économique du développement et de justifier ainsi le coût de viabilisation des terrains;
- La nécessité de la densité pour la mise en valeur du silo no 5 ;
- Le besoin d'un coefficient d'occupation des sols (COS) de 6 pour assurer les coûts de la décontamination ;
- L'importance de maximiser les espaces construits et réduire les espaces sous-utilisés pour rentabiliser les investissements dans le secteur ;
- La nécessité de considérer le coût du foncier et le coût par unité.

Plusieurs personnes s'entendent aussi sur le besoin d'établir certaines conditions à cette densification, soit :

- Une planification à long terme pour conserver un équilibre, une cohérence et une originalité dans le quartier tant dans l'architecture que dans les espaces publics ;
- Une planification de la densité pour conserver un aménagement urbain de qualité ;
- La nécessité d'un quartier mixte pour répartir les coûts, avec un certain niveau de densité, mais qui demeure attrayant, propice à l'emploi et accessible ;
- L'importance de réserver des espaces communautaires et des espaces pour les équipements et infrastructures publics.

Certaines personnes soulignent l'apport que le privé pourrait avoir lors de ces travaux. Plusieurs nomment la nécessité d'une intervention du secteur privé pour maintenir une densité

compacte ainsi que pour subventionner la décontamination. Ainsi, une densité supérieure permettrait au secteur privé d'augmenter ses revenus et de contribuer davantage.

Plusieurs personnes mentionnent aussi des éléments de zonage et d'utilisation de l'espace en lien avec la densification. Ainsi, il est suggéré à quelques reprises d'adopter une flexibilité, voire une déréglementation du zonage pour pouvoir permettre la densité et les hauteurs nécessaires sur les sols constructibles.

#### **4.2. Les rôles des paliers gouvernementaux et de la Ville**

Plusieurs personnes consultées mettent de l'avant le rôle de la Ville et des différents paliers gouvernementaux dans le cadre du financement de la décontamination. Il est question de :

- Recueillir des financements et subventions de la Ville et d'autres paliers de gouvernements ;
- Que la Ville adopte une position de leadership, c'est-à-dire qu'elle ne laisse pas à entièrement la responsabilité de la décontamination et du financement aux promoteurs et qu'elle assure l'application des politiques existantes en concertation avec les parties prenantes ;
- Que la Ville démontre les gains de taxes foncières attendus au moment de justifier un emprunt.

Plusieurs personnes consultées évoquent également le concept de rentabilité sociale. Il s'agit ici de :

- Céder des terrains publics ou parapublics de la SIC à la Ville pour la création de logements ;
- Que la SIC soutienne le développement de logement, mais aussi d'animation et d'emploi pour encourager la multiplicité des usages du quartier ;
- Considérer la rentabilité sociale sur le long terme et maintenir les familles dans un quartier viable.

Finalement, il est recommandé d'avoir recours à de la taxation pour financer la décontamination<sup>2</sup>. Les personnes participantes proposent :

- Que la Ville mette en place une taxe locale sur plusieurs générations ;
- De faire une planification du développement avec un revenu potentiel sous forme de taxe.

#### **4.2. Planifier et analyser la décontamination**

---

<sup>2</sup> Possiblement en référence au [financement fiscal](#).

Plusieurs personnes participantes s'accordent pour dire que la planification et l'analyse du risque sont des éléments importants dans la décontamination et son financement. Il est donc proposé:

- De considérer l'analyse de risque comme moyen de réduire les coûts de décontamination ;
- De suivre l'exemple de la gestion du risque tel que vu dans la décontamination des shops Angus.

Quelques personnes proposent aussi que la planification se fasse en concertation avec les parties prenantes afin de permettre un partage de connaissance et l'évaluation de toutes les possibilités de financement possibles, au-delà de la densification.

## Annexe 1. Liste des personnes participantes

Organisation	Nom	Prénom
Chambre de commerce du Montréal métropolitain	de la Poterie-Sienicki	Félix
ADM Agri-Industries	Doyon	Hélène
ADM Agri-Industries	Grenier Lamontagne	Eugénie
Action-Gardien, cdc de Pointe-Saint-Charles	triollet	karine
Action-Gardien, CDC de Pointe-Saint-Charles	Glorioso Déraiche	Cédric
ARVM	Caron	Christine
Bâtir son quartier	Duval-Zack	Chloé
Administration portuaire de Montréal	Beaulieu	Christine
LES PONTS JACQUES-CARTIER ET CHAMPLAIN INC.	Petcu	Catalin
Coprim pour 785 Mill	Bélanger	Vianney
Conseil des métiers d'art du Québec	Charron	Catherine
Cycle Capital	Bérubé	Catherine
Distillerie du Vieux Montréal - Sazerac	Malo	Pierre
Groupe Baseball Montreal	Demers	Clément
Institut de développement urbain	Cloutier	Carl
Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint Charles	Delisle-L'Heureux	Nicolas
Cité-du-Havre	Lupien	Lucette
Comité de l'Opération populaire d'aménagement	Bernier	Jocelyne
Habiter Ville-Marie	Michaud	Éric
Hydro-Québec	Savard	Johanne
Société du parc Jean-Drapeau	Cha	Jonathan
Groupe MACH	Constantin	Cédric
Interloge	Myre	Louis-Philippe
Espace VERRE	Poulin	Christian
Forges de Montréal	Douesnard	Marc
Groupe Baseball Montreal	Granger	Daniel
Héritage Montréal	Baillargeon	Taïka

Les YMCA du Québec (Éco-quartier et Ruelles vertes Sud-Ouest)	Fernandez	Iris
Regroupement Information Logement	El Asri	Hassan
Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles	ALEXANDROFF	Nathacha
SIC	Sweetnam Holmes	Christopher
Devimco Immobilier	Goulet	Serge
Devimco Immobilier	Chouinard	Nancy

<b>Partenaires Ville et/ou observateurs</b>		
Service Développement Économique	Echeverria	Pamela
Arrondissement du Sud-Ouest	Binet-Vandal	Marie-Hélène
Service de l'habitation	Lussier	Laurent
Division de l'aménagement et du design urbain	Provost	Érik
Division de l'aménagement et du design urbain	Carignan de Carufel	Olivier
Division de l'aménagement et du design urbain	Caillé	Christine
Division de l'aménagement et du design urbain	Charef	Karim
Urbanisme et mobilité	Demars	Emmanuelle