

OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL

ÉTAIENT PRÉSENTS: Mme HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente
 M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire
 M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire

CONSULTATION PUBLIQUE
PROJET DU QUARTIER BONAVENTURE

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 5

Séance tenue le 19 janvier, 15 h
1550, rue Metcalfe
Bureau 1414
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 19 JANVIER 2010 9 (en après-midi)1
MOT DE LA PRÉSIDENTE.....1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

HÉRITAGE MONTRÉAL (M. DINU BUMBARU)3
CSSS SUD-OUEST VERDUN (MME MADELEINE BRETON).....14
CHAMBRE DE COMMERCE DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN (M. MICHEL LEBLANC)
.....20
SOCIÉTÉ DU PARC JEAN-DRAPEAU (M. CHRISTIAN OUELLET).....29
RESO (M. PIERRE MORRISSETTE).....35

MOT DE LA PRÉSIDENTE

MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:

5 Mesdames et Messieurs, bon après-midi. Merci de prendre place. Au nom de l'Office, je vous souhaite la bienvenue à cette cinquième séance d'audition d'opinion sur l'avant-projet détaillé du réaménagement de l'Autoroute Bonaventure, phase 1. Cet avant-projet, comme vous le savez maintenant, a été préparé par la Société du Havre de Montréal sur mandat du conseil d'agglomération.

10 Ladies and Gentlemen, good afternoon. Welcome to the 5th public hearing on the draft project of redevelopment of the Bonaventure Highway, phase 1.

15 Cette session se déroulera en français, mais quiconque veut s'adresser à la Commission en anglais est prié de le faire. This meeting will be conducted in French. Participants who would prefer to address the Commission in English may do so.

20 Je suis Hélène Laperrière, je suis urbaniste et commissaire à l'Office. La présidente de l'Office m'a confié cette commission ainsi qu'à deux collègues. À ma gauche, monsieur Jean-Claude Boisvert, architecte, et à ma droite, monsieur Viateur Chénard, avocat spécialisé en droit immobilier.

25 La Commission est de plus appuyée dans ses travaux par Michel Agnaïeff à titre de secrétaire, ils sont à ma droite devant moi ici, ainsi que par madame Catherine Vandermeulen qui est analyste à l'Office. L'équipe aujourd'hui de la commission se compose également à l'accueil de Delphine Dusabé et de Nhat Tan Le. À la sténotypie, madame Louise Philibert et à la régie du son, Jérémie Gagnon. L'ensemble de cette séance est coordonné par monsieur Louis-Alexandre Cazal.

30 Je souligne la présence dans la salle de monsieur Luc Doray, secrétaire général de l'Office, également responsable des communications.

35 Vous savez également que le mandat de la Commission a été donné à l'Office par le comité exécutif de la Ville de Montréal. L'Office étant une entité juridique distincte, donc, les commissaires sont évidemment libres d'attache, soumis à un code de déontologie que vous pouvez consulter sur le site web de l'Office.

40 Les étapes de la consultation. Nous sommes presque au terme de la deuxième étape, la première étape ayant eu lieu avant Noël, 24 et 26 novembre ainsi que 1^{er} et 2 décembre pour les périodes d'information publique où les citoyens et groupes intéressés ont pu poser toutes les questions souhaitées.

45 La seconde partie qui a débuté le 12 janvier, donc la semaine dernière, et qui se termine aujourd'hui en soirée, a pour objet de permettre aux citoyens de s'exprimer à travers leurs opinions, d'émettre des commentaires et de suggérer des modifications à l'avant-projet.

50 Au cours de cette deuxième partie, les représentants de la Société du Havre n'ont aucun rôle particulier à jouer. Ils sont toutefois invités à assister aux présentations des mémoires et à ainsi prendre connaissance des opinions et des points de vue exprimés. La Société du Havre est aujourd'hui représentée par monsieur Réjean Durocher, directeur Projet Bonaventure.

55 Comme de coutume en matière de consultation publique, si pour une raison ou une autre des inexactitudes se glissaient dans les propos tenus en cours de séance, ses représentants pourront user de leur droit de rectification. Ce droit pourra éventuellement être exercé en fin de séance.

60 Je vous rappelle brièvement qu'en termes de déroulement, la Commission est là pour vous aider. Donc, on va pour la session de cet après-midi écouter, dans un bloc de 20 minutes par intervenant, écouter votre présentation à hauteur de 10 minutes et par la suite poser des questions pour avoir certaines précisions et s'assurer de bien comprendre les tenants et aboutissants de votre analyse et de votre développement.

65 Je rappelle que la Commission a un nombre important de mémoires ; on en a tous pris connaissance. On a près d'une soixantaine de mémoires. Donc, je vous demanderais dans vos présentations de vous résumer aux lignes directrices. Je demande bien sûr à chacun de respecter le temps alloué à la présentation. Jusqu'à maintenant, on a réalisé ce tour de force avec la collaboration de tous et je demanderais que ce soit encore cette chose de manière à ce que je n'aie pas à faire des rappels à l'ordre puisque c'est une tâche plutôt ingrate.

75 Je vous rappelle enfin qu'il importe de maintenir un climat de respect mutuel et de courtoisie. Dans ce sens, évitez tout propos inutilement blessant. Je ne permettrai donc aucune forme de remarque désobligeante, ni d'attitude méprisante. Je vous rappelle que tout ce qui est dit en cours de session est enregistré et transcrit en vue d'être disponible sur le site web de l'Office habituellement quelques jours après les auditions.

80 Une fois complété ce deuxième bloc d'audition des mémoires, la Commission va procéder à la rédaction, à l'analyse, à la compilation des informations et à la rédaction de son rapport qui comporte, outre l'introduction et la conclusion, trois parties essentiellement. Alors, en premier, la description du projet ; en second, les préoccupations des citoyens ainsi que les

enjeux révélés ; et en troisième lieu, les recommandations, le tout étant adressé au maire de Montréal.

Il est maintenant temps de commencer. J'inviterais en tout premier lieu monsieur Dinu Bumbaru pour Héritage Montréal.

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:

Bonjour. Vous êtes accompagné de ?

M. DINU BUMBARU:

Bonjour. Oui, pour précision, je suis accompagné de madame Luce Lafontaine qui est la présidente du comité Patrimoine Aménagement d'Héritage Montréal et membre de son conseil d'administration. Donc, c'est une possibilité qui s'est dégagée et nous l'apprécions énormément.

MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:

C'est noté. Bienvenue, Madame Lafontaine. Bienvenue, Monsieur Bumbaru.

M. DINU BUMBARU:

Merci. Effectivement, Madame la Présidente, Commissaires, nous avons communiqué un texte, un mémoire. Il y a peut-être certaines vérifications de coquilles qui resteront à faire mais, grosso modo, il communique l'opinion d'Héritage Montréal qui s'est bâtie sur ce projet dans le cadre d'une réflexion qui dure depuis une vingtaine d'années et qui fait que nous participons d'un certain capital d'adhésion à l'idée de réaménager cette entrée remarquable au centre-ville de Montréal qui n'est pas limitée au segment de l'autoroute Bonaventure à l'étude par cette consultation, mais qui est vraiment un parcours assez remarquable qui commence sur la Rive-Sud avec le pont Champlain, la traversée de l'Île-des-Sœurs et surtout... enfin, comme on dit, un parcours. Donc, il y a une dynamique dans l'appréciation du paysage.

Ce sont des vues qui sont assez particulières vu qu'elles sont du plaisir exclusif, entre guillemets, plaisir des automobilistes, qui peut-être ne les apprécient pas, mais on peut dire qu'il y a là une expérience de paysage qui est assez intéressante avec des grands repères de la métropole comme par exemple le mont Royal, les grands silos à grains qui témoignent de son industrialisation, le Vieux-Port, le Vieux-Montréal, le canal Lachine, les repères que sont la coupole de la Cathédrale de Montréal ou la Tour de la Bourse qui est un édifice reconnu à l'échelle internationale, tout comme Habitat 67 qui n'est pas loin.

125 Donc, on a quelque chose d'important. Ce réaménagement, pour nous on y collabore depuis des années à cette réflexion et on a plus spécifiquement élaboré ce mémoire dans le contexte des réflexions du comité Patrimoine Aménagement dont madame Lafontaine est présidente.

130 Nous avons transmis ce mémoire qui apporte certaines recommandations, mais une chose qu'on aimerait peut-être vous communiquer plus spécifiquement dans le cadre de ces quelques minutes qui nous sont attribuées, c'est la façon dont on a procédé à l'évaluation du projet dans sa forme actuelle.

135 On a apprécié la présentation du premier soir où on disait que c'est un projet qui est soumis d'une manière volontaire par une société qui est la créature de la Ville de Montréal et de ses partenaires dans le cadre de l'élaboration d'un projet qui se veut une vision d'aménagement. On trouve que c'est positif de procéder de la sorte. Peut-être que ç'aurait été encore plus positif que certaines de ces questions aient été posées plus en amont dans l'élaboration du projet, mais on trouve ça intéressant.

140 Ce qu'on trouve un peu moins intéressant, c'est qu'on a entendu des rumeurs à l'effet que certains des éléments, peut-être les plus complexes du dossier, ne soient pas négociables. Alors, ça crée un froid sur l'autonomie du processus dans lequel on participe aujourd'hui. Mais on considère que nous, notre interlocuteur c'est l'Office actuellement et on vous présente ces opinions.

145 L'évaluation qu'on a faite de ce projet, c'est fondé sur cinq principes que nous avons publiés qui s'énoncent comme suit : la pertinence de la proposition, sa prise en compte du contexte urbain et du patrimoine, la qualité du processus de développement et le processus à venir pour la réalisation du projet, le facteur d'innovation qui est un élément qu'on trouve très intéressant dans le patrimoine reçu, alors pourquoi est-ce qu'on ne le reconnaîtrait pas pour le patrimoine à porter, et le principe d'une durabilité à long terme.

150 Vous savez qu'on parle beaucoup de durabilité avec des toits verts, des supports à bicyclette ou des poignées de porte en matériaux recyclés, mais on pense qu'il faille aller un petit peu plus et se dire : Quel sera l'horizon de ce site 25 ans après la cérémonie d'inauguration ? C'est l'horizon qu'on se donne, et, 25 ans à l'échelle d'une ville, c'est bien peu de chose, vous savez.

155 Donc, en termes de pertinence, on trouve qu'il est certainement pertinent de réfléchir à une amélioration de cette entrée de ville et c'est le concept qu'on a bien reçu des propos qui nous ont été avancés, cette idée d'entrée de ville, une entrée de la métropole. Et c'est une entrée pour les visiteurs occasionnels, mais c'est beaucoup une entrée pour les visiteurs quotidiens. Donc, il n'y a pas juste un caractère versaillais à tout ça, mais c'est une entrée

160

165

qui doit être fonctionnelle, agréable pour les gens qui viennent de la Rive-Sud tous les jours, etc.

170 On a aussi un intérêt de l'ordre de la pertinence du projet en ce qui a trait à la revitalisation de cette partie du centre-ville. Pour nous, cette partie ne se limite pas au quadrilatère Duke, Dalhousie, Wellington ou le canal Lachine et la rue Notre-Dame. Il faut absolument avoir une vue d'ensemble qui relie le Vieux-Montréal au secteur du marché Atwater, au secteur du centre-ville et Windsor dans le haut de la butte et grosso modo les bordures du canal Lachine au sud.

175 Donc, c'est une vision d'ensemble avec un principe de revitalisation ; pas de démolition et de constructions isolées. C'est un exercice de revitalisation qui nous semble très pertinent.

180 En termes de prise en compte du patrimoine et du contexte, on a examiné... il y a des enjeux de patrimoine, ils sont individuels. C'est le cas de la Forge Cadieux, c'est le cas de l'ensemble éminemment patrimonial de la New City Gas dont il a été fait grand cas, c'est le cas de l'édifice Rodier qu'on a également porté à l'attention de la Commission dans certaines interventions, ou d'éléments plus modestes comme le presbytère de l'ancienne église St-
185 Stephen, même le poste de police, qui est dans le quartier, qui est une intervention récente des architectes Saucier Perrotte qui a une certaine qualité ou encore de certaines vues qu'on retrouve.

190 Les enjeux de patrimoine sont assez complexes dans cet endroit et on trouve malheureusement qu'il y a une évaluation qui est partielle. On oublie la New City Gas dans certains des documents qui ont été portés à notre attention à travers la consultation, les études patrimoniales. On n'exprime pas clairement des hypothèses en matière d'archéologie. On a des études détaillées, on nous dit il y a certains potentiels, mais qu'est-ce qu'on va faire si on identifie des véritables ressources ?

195 Et comment fera-t-on pour apporter des propositions concrètes de revitalisation pour la New City Gas ou la Forge Cadieux ou des éléments comme le viaduc du CN dont on dit qu'il a peut-être un intérêt aussi . Alors, on touche le maux, mais on n'apporte pas de solution.

200 En termes de prise en compte du contexte urbain, le projet est vu beaucoup en isolation. On regrette ça. On trouve que les indicateurs sont surtout au niveau d'une motivation économique et fiscale. C'est regrettable parce qu'il y a un vrai enjeu de retissage urbain qui sert un peu de prétexte au projet, mais quand on voit le calcul des retombées, c'est
205 beaucoup du chiffre, et du chiffre en argent, qui est basé sur une hypothèse qui est peut-être un peu trop ambitieuse à notre avis.

210 Donc, la prise en compte nous semble un peu insuffisante. Les scénarios de déploiement de transport public nous semblent... bon, on a pris une solution et c'est comme ça, malgré qu'il y a eu beaucoup de scénarios d'examinés. C'est une perception qu'on a d'une prise en compte insuffisante.

215 Le processus. On regrette que la Ville de Montréal se situe dans une relation de... enfin, imprécise. Est-elle, la Ville, arbitre et garante de la qualité ou est-elle, la Ville, promoteur et intéressée dans les revenus du projet coûte que coûte ? Nous ne sommes pas clairs dans notre esprit sur la fonction de la Ville et ça entache un peu le processus.

220 On a aussi vu comment l'agence, la Société du Havre de Montréal, a peut-être eu un réflexe tardif en matière de concertation et de consultation plus spécifique sur des enjeux. Ça fait des années qu'ils consultent des gens, mais sur les grandes visions et on se rend compte que peut-être que les voisins n'ont pas été mis dans le coup assez tôt.

225 Au niveau de l'innovation. Le programme d'art public nous semble très intéressant. A-t-il besoin d'être tributaire d'un projet immobilier de cette envergure pour être réalisé ? C'est une question qu'on pose.

230 Au niveau de la durabilité, on s'interroge sur la livraison réelle d'un projet emblématique. On craint que le marché montréalais permette de justifier la démolition et un certain dans l'endroit, mais ne livre pas des projets d'une qualité fabuleuse qu'on nous promet. On risque de se retrouver comme on l'a au coin de Mont-Royal et Côte-Ste-Catherine avec du développement, du pied carré, des unités de logement, des statistiques, mais pas de qualité architecturale et des intersections Président-Kennedy/Union, on en a beaucoup à Montréal, beaucoup trop. On ne voudrait pas sacrifier cet endroit à ce genre de développement.

235 Donc, les garanties ne sont pas là actuellement. Est-ce qu'elles pourraient l'être ? On ne le sait pas, mais on pense que c'est un facteur actuellement qui est inquiétant surtout qu'on semble se satisfaire des toits verts et des critères Leed pour avoir des indulgences alors que les toits verts ne vont pas transformer un projet médiocre en projet magnifique pour un endroit aussi important.

240 On a des recommandations qui se trouve à deux degrés, des recommandations sur le projet. On pense qu'on doit le recentrer sur la véritable mission qui est d'améliorer l'entrée de la ville, l'accès au centre-ville par ce parcours-là. On pense qu'il y a lieu d'avoir une planification concertée plus crédible à l'échelle du secteur avec les voisins, avec les quartiers limitrophes qui sont vraiment mis dans le coup et pas d'un côté de l'exercice et de l'autre. Enfin, que ce soit intégré tout ça. Et peut-être qu'il y ait une confiance qui soit donnée à une mission plus claire à la Société du Havre à cet effet. Parce que là présentement, elle travaille quand même à l'intérieur d'une mission et peut-être que c'est ce que cette mission est capable de donner sur ce site-là et on peut en constater l'insuffisance.

255 L'autre chose qui nous semble très importante et essentielle à cette planification, c'est qu'on ait une vision des impacts sur les terrains voisins. Pas des promesses, mais une véritable appréciation des impacts et des bénéfices urbains. C'est une opération urbaine, la fiscalité doit être au rendez-vous, sans doute, il ne faut pas que ça coûte de l'argent trop trop à la Ville, mais quand même, il faudrait penser en termes de revitalisation, puis c'est pas juste de la statistique, il faut que les gens qui se promènent dans le secteur dans 20 ans soient convaincus que c'était le bon geste qui a été posé aujourd'hui, pas juste un geste qui a satisfait certains collectionneurs de statistiques.

260 On a cette notion de bénéfice urbain qu'on voudrait peut-être enchâsser davantage dans l'exercice de consultation, le patrimoine, des propositions concrètes avec des moyens de les réaliser, c'est peut-être la Société qui a les moyens de mobiliser ça si on ajuste son mandat.

265 La question de l'espace public. Pourquoi est-ce qu'on ferait un petit square à un endroit alors que l'ensemble de cet espace nous a été promis comme une grande esplanade depuis 25 ans ? On est perturbé par cette modification de la promesse qui a suscité un capital d'adhésion très important depuis longtemps. On voudrait que le bénéfice urbain aussi prenne en compte la qualité d'un espace public, son innovation, son caractère stimulant pour l'échelle locale et l'échelle métropolitaine qui se conjuguent à cet endroit-là. On a des modèles dans d'autres villes, New York, Paris, Séoul, on en mentionne dans le projet et on vous invite à prendre ça en compte.

275 En dernier lieu, quelques recommandations sur le processus. Il faudrait vraiment qu'il y ait une réflexion pour que ce genre d'exercice qui part d'une hypothèse qui suscite beaucoup d'intérêt dans la population depuis longtemps, beaucoup d'attentes, ne se transforme pas sur ses derniers milles, passez-moi l'expression, dans une foire d'empoigne tout simplement parce qu'on n'a pas bien pensé à la façon d'engager les gens ou de réaliser le capital d'adhésion en négligeant un petit peu ses voisins, vous savez.

280 Alors, c'était l'essentiel de notre contribution. On est un petit peu au-delà des dix minutes, mais voilà.

285 **MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:**

Si peu, si peu. Vous êtes presque pile poil considérant qu'on a démarré avec quelques minutes de retard. Des questions des commissaires ? Monsieur Boisvert ?

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT :

290

Monsieur Bumbaru, dans votre mémoire effectivement, vous parlez beaucoup de l'importance même de cette entrée de ville et vis-à-vis de ce concept d'entrée de ville, on n'a pas qu'une entrée de ville à Montréal, on en a plusieurs, je pense que l'avenue des Pins en est un exemple.

295

M. DINU BUMBARU:

Oui.

300

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT :

Selon vous, quelles devraient être les grandes orientations d'aménagement qui devraient être définies à partir de la notion d'une entrée de ville et, je dirais plus particulièrement quels objectifs devrait-on définir dans ce cas-ci où on parle d'une entrée de ville?

305

M. DINU BUMBARU:

On a beaucoup parlé du retissage est-ouest, mais peut-être qu'il faut aussi imaginer qu'on est dans un secteur où il y a un croisement d'échelles qui est très particulier. On a l'échelle métropolitaine qui est à portée avec des éléments gigantesques comme le Pont Champlain qui est à l'échelle du fleuve qui est lui-même à l'échelle du continent, et vous avez l'échelle urbaine de Montréal qui est aussi une ville de quartier avec des bâtiments avec des petites unités et il faudrait qu'on mette les concepteurs au défi de faire conjuguer plutôt que d'entraîner une collision entre ces échelles.

310

315

Présentement, on a beaucoup décrié l'autoroute, on n'a pas une affection particulière pour cette autoroute vu qu'on ne peut pas se promener dessus et nous, on est les grands apôtres de la *promenabilité* urbaine. Donc, déjà si on nous permettait de faire la journée sans la voiture sur l'autoroute Bonaventure, vous verriez que ce serait magnifique, mais on trouve que cette autoroute, on lui impose beaucoup de vilénie, mais peut-être qu'on n'a jamais fait l'effort de l'urbaniser, de la civiliser.

320

Alors, il y a peut-être un défi de ce côté-là. On a vu qu'est-ce que des villes comme New York ou Paris ont fait avec des infrastructures très lourdes qui étaient à l'échelle métropolitaine et que graduellement on a urbanisées dans le sens de les rendre à l'échelle du quartier. Alors, c'est peut-être cette notion-là qui pourrait distinguer cette entrée de ville par rapport à d'autres sur l'île.

325

330 On peut imaginer par exemple, les différents ponts en sont, mais il y a des accès au
centre-ville, l'autoroute Ville-Marie, Turcot, tout ça, mais dans ce cas-ci, c'est qu'on a une... à
cause de la proximité, à cause de l'espace, il ya une échelle de quartier, il y a une échelle de
métropole et comment les faire cohabiter le mieux possible pour que ce soit vraiment
335 inspirant d'arriver à Montréal, qu'il y a une geste de bienvenue dans une ville innovatrice,
intelligente et créative.

Et la chose qu'on met un peu en question dans notre communication, c'est cette
hypothèse de gratte-ciel à cet endroit-là qui nous semble un élément peut-être plus
problématique encore que le corridor Dalhousie dont on a beaucoup entendu parler parce
340 qu'on sait que le corridor Dalhousie va être... est conflictuel avec cette notion de quartier.

On a promis à des gens qu'ils allaient avoir des conditions certes urbaines, mais au
moins stables pour s'installer et devenir des résidents du secteur, mais on est en train de
changer la donne avec une modification du domaine public qui n'est même pas de l'ordre
345 réglementaire.

Donc, c'est complètement fou, il y a un problème de processus très évident et de
confiance. Mais la rangée de tours pourrait être une hypothèque importante. Ça pourrait être
une belle occasion, mais on n'a pas de garantie dans la proposition que ça va être aussi
350 extraordinaire qu'on nous le promet.

Alors, cette convergence d'échelles nous semble l'élément-clé, surtout que Montréal
est une ville reconnue pour ses quartiers, ses quartiers anciens, mais aussi ses quartiers à
venir.

355

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT :

Merci.

360

MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:

Monsieur Chénard ?

365

M. VIATEUR CHÉNARD :

Oui. Vous mentionnez l'insuffisance de l'étude sur les impacts vibratoires pour New
City Gas.

370

M. DINU BUMBARU:

Oui.

M. VIATEUR CHÉNARD :

Est-ce que vous pourriez vous exprimer davantage sur ce sujet ?

375

M. DINU BUMBARU:

Écoutez, c'est très intéressant déjà qu'on ait pensé à faire une telle étude ; on n'a pas toujours l'habitude de considérer les enjeux de patrimoine sous un angle de cette nature technologique et scientifique. On a examiné l'étude. Evidemment on n'a pas des ingénieurs en grand nombre, mais on a regardé juste sur la base des expériences de collègues en Italie qui ont vécu par exemple le séisme de L'Aquila. Donc, ils ont connu certaines vibrations là-bas qui ont eu des conséquences assez lourdes, et, souvent ce qu'on observe, c'est qu'il faut avoir une compréhension du bâti réel, pas du bâti théorique.

380

385

Vous savez, c'est pas un modèle mathématique la New City Gas ; c'est un vrai édifice avec de la maçonnerie qui a été installée il y a 150 ans. Alors, comment ces maçonneries peuvent réagir ou ne pas réagir en fonction des modèles de vibration, c'est une chose qu'on mettrait en lumière dans notre commentaire en disant qu'il aurait peut-être fallu mieux circonstancier l'étude et l'adapter au bâti considéré.

390

D'autre part, ce qu'on voit, c'est que l'étude conclut à des risques très faibles notamment au point de vue esthétique. Donc, vous comprendrez que c'est un peu déjà... que des ingénieurs nous parlent de risques esthétiques, c'est assez particulier, mais d'autre part, c'est qu'on se demande, écoutez, on a vu, on a des traditions à Montréal où il n'y a pas de risque, puis soudainement le risque se manifeste. Il y a une fissure et soudainement ce qui était quelque chose d'esthétique au niveau des problèmes devient un risque à la sécurité publique et là, on envoie le *bull* pour démolir.

395

400

Alors, vous comprenez qu'il y a une chaîne là-dedans sur laquelle on aimerait avoir plus de garantie et pour nous, c'est un aspect technique, mais c'est un symptôme aussi du manque de considération aux éléments fragiles et exceptionnels de l'environnement. Vous savez, la New City Gas, on peut bien la numériser avec un scanner, mais la vraie New City Gas est là et ce serait vraiment formidable qu'elle soit vivante et encore là pendant 100 ans.

405

Alors nous on travaille là-dessus. On aime... d'ailleurs, on l'a identifié comme un site emblématique de Montréal parce que c'est la base de la révolution de la lumière, hein, qui n'est pas mauvais et de la source de la généalogie d'Hydro-Québec ce qui n'est quand même pas rien non plus. Et d'autre part, c'est un site qui est menacé parce que ce manque de considération nous amènerait peut-être à prendre des décisions qui ont l'air comme ça sans conséquences, mais elles sont très lourdes.

410

M. VIATEUR CHÉNARD :

415 Est-ce qu'il y aurait des paramètres d'une étude complémentaire ? Est-ce qu'il y
aurait peut-être des éléments plus précis ?

M. DINU BUMBARU:

420 Si on mettait dans le coup des techniciens qui ont une plus grande familiarité avec le
bâti patrimonial, ça pourrait aider grandement et des gens qui sont réputés, peut-être aller
chercher une expertise indépendante.

425 D'autre part, nous, on remet en question le préalable même de cette hypothèse d'un
corridor d'autobus parce que ce n'est pas juste une question d'impact vibratoire, on sait qu'on
pourrait aménager les chantiers, puis techniquement renforcer la New City Gas, mais on
pourrait aussi la priver de tout espoir de revitalisation à l'avenir et comme on a mentionné au
début, notre préoccupation première, c'est la revitalisation. Ce n'est pas une conservation
430 muséale, c'est une conservation urbaine et si on isole, si on marginalise le site, ça risque
d'être un problème de ce côté-là.

M. VIATEUR CHÉNARD :

435 Merci. Quand vous parliez de la densité, puis le problème de mur que les gratte-ciel
vont poser, pouvez-vous élaborer un petit peu davantage là-dessus ? Quelle orientation
vous... quelle serait votre approche face à ça ? C'est d'abord les vues ? Qu'est-ce qui...

M. DINU BUMBARU:

440 Je pense qu'on le mentionne là-dedans. Peut-être que ça mériterait d'être précisé,
mais ce qui serait bon, c'est que les vues soient prises d'une échelle plus humaine. C'est vrai
que l'hélicoptère, c'est extraordinaire de pouvoir se promener en hélicoptère, il y a certaines
personnes qui privilégient la chose, mais on voit même à New York, on essaie de limiter ce
genre de déplacement parce qu'il y a des accidents qui sont causés par ça et ce n'est pas un
445 point de vue réaliste.

450 Nous, on aimerait ça avoir un point de vue réaliste. C'est quoi les qualités de
l'approche au centre-ville actuellement ? Quand on se promène, mettons qu'on imagine, et
ç'a été dit à la Société du Havre dans les séances de concertation, mettons qu'une partie de
l'autoroute actuelle soit transformée en promenade plantée et que les Montréalais puissent
aller se promener là, est-ce qu'ils aimeraient la vue qu'ils auraient sur le centre-ville ? Et
qu'est-ce qui affecterait cette qualité-là dans les propositions de nouveaux bâtiments qui sont
avancées ?

455 Parce qu'on sent que par exemple la vue dans l'axe d'Université sur le mont Royal, ça
pourrait être affectée ou du moins beaucoup refermée. La notion d'espace dégagé sur le
ciel, c'est pas juste de la poésie. C'est qu'on sait que les quartiers environnants vont se
densifier ; ils le sont actuellement en densification. Peut-être que ce n'est pas mauvais de
garder des endroits où on a accès au ciel.

460 Je vous rappelle également les éléments du Plan d'urbanisme de Montréal, je sais
que c'est un outil qu'on a tendance à parfois négliger dans certains cercles, mais la promesse
du Plan d'urbanisme depuis 1992, c'est celle d'une conception des volumes bâtis à Montréal
qui est fondée sur les deux montagnes : le mont Royal et la silhouette des gratte-ciel.

465 Avec l'avancée qui est proposée jusqu'à la rue Wellington dans ce projet-là, ou même
au canal Lachine par le dernier bloc, le prisme qui est prévu dans le tournant de l'autoroute,
ben, on est en train de modifier ce pacte-là. On fait descendre les hauteurs jusqu'en bas de
la côte alors qu'il était supposé à travers le choix des volumes bâtis d'augmenter, d'accentuer
l'effet de relief qui est fourni par le plateau où se trouve le Vieux-Montréal avec le coteau
470 Saint-Louis, puis la terrasse Dorchester, puis la terrasse Sherbrooke, puis le mont Royal.

Donc, ce sont des considérations qui peuvent avoir l'air un peu esthétique, mais par le
passé, les Montréalais ont convenu avec leur administration municipale que c'était des
références importantes.

475

M. VIATEUR CHÉNARD :

Merci beaucoup.

480

MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:

En référence, Monsieur Bumbaru, à la proposition qui nous est soumise d'avant-projet
en lien avec est-ouest, les liens fonctionnels et visuels, est-ce qu'à votre avis ces liens
contribuent ou contribueront, et à quelle hauteur et de quelle façon, à la revitalisation de ces
485 deux quartiers, est et ouest ?

M. DINU BUMBARU:

490 Beaucoup de ça dépend de la qualité des rez-de-chaussée. Actuellement, on sait
que c'est zéro. C'est même -1000m, je dirais, dans certains endroits, mais c'est parce que
personne n'a pensé exploiter ça. Il y a combien d'endroits dans le monde où les dessous
d'autoroute ont été exploités par des boîtes de nuit, des ateliers d'artistes, des galeries, des
expositions.

495 Le viaduc du CN est tout aussi un obstacle et il n'est pas prévu de l'améliorer. Donc, on peut se demander si les promesses sont vraiment réalistes puisque de toute façon l'obstacle qui est là depuis les années 30-40, le viaduc ferroviaire, n'est pas appelé à devenir un générateur de vie urbaine à part dans les dessins les plus lointains parce que le CN ne semble même pas partie prenante à 100% de l'exercice actuellement.

500 Alors, ça dépend du rez-de-chaussée, et on pourrait avoir un retissage est-ouest surtout avec la contribution des artistes. On sait que c'est un secteur qui vit une mutation de la notion d'urbanité dans ce coin-là. Il y a eu beaucoup de mobilisation, il y a de la créativité de manière remarquable, la Darling d'un côté, d'autres projets auxquels on a assisté aux consultations, le bassin du Nouveau Havre par exemple amène des propositions pour créer une vitalité d'artistes d'arts visuels, d'arts contemporains, de nouvelles choses. Peut-être que ça peut changer, mais la proposition qui est avancée nous présente une génération de projets où ça repose beaucoup sur la qualité des rez-de-chaussée, des occupations.

510 Mais est-ce que Montréal est capable de générer un marché d'intérêt autant que ça ? La question a été posée par le projet Griffintown et personne n'a apporté de réponse convaincante. On va-tu avoir des vitrines avec du Bon Ami, puis du papier kraft dedans sur un kilomètre ? Ce ne serait pas tellement plus intéressant que ce qu'il y a là maintenant.

515 **MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:**

Merci. Allez-y, Monsieur Boisvert.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT :

520 C'est une question peut-être qui est, je dirais, complémentaire à ma première question. Vous êtes porteur, donc, de l'hypothèse de la conservation de l'autoroute et d'en faire la rénovation et le réaménagement avec, je dirais, l'objectif de créer et d'améliorer l'entrée de ville. Bon.

525 Vous dites que l'autoroute a un potentiel d'ouverture vers le ciel, qu'elle a un potentiel de réunification du Faubourg des Récollets et de Griffintown. Si je vous demandais de développer un scénario qui permettrait de mettre en valeur justement ce potentiel qu'elle a, est-ce que vous pourriez le détailler un petit peu ?

530 **M. DINU BUMBARU:**

C'est un peu la ligue de l'impro pour nous. On dit qu'on a des processus dans nos organismes et on essaie d'amener des positions assises, mais d'abord...

535

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT :

Non, non, mais c'est une idée.

540 **M. DINU BUMBARU:**

Oui, oui, on comprend que c'est comme ça, entre nous. Il faut préciser, on ne se fait pas les défenseurs de l'autoroute comme monument ou patrimoine à préserver. On dit qu'on l'a condamnée sans faire l'effort d'imagination qui parfois est nécessaire. On a vu à New York le High Line dont on parle, c'est un ancien chemin de fer qui était pas mal honni et aujourd'hui, c'est une merveille. À Paris, la Promenade Plantée, c'est la même chose. Et c'est souvent parce qu'on a décidé de faire appel à l'imagination de nos créateurs et de nos bâtisseurs aussi.

550 Peut-être qu'il y a moyen de faire quelque chose, mais on veut juste dire que la qualité de cet espace, c'est d'abord d'être dégagé. L'autoroute, on peut ne pas aimer cette autoroute, mais elle assure un dégagement sur le ciel, sur les vues au loin. Vous avez juste à voir les cartes postales qu'on a du centre-ville qui montrent un peu comment on voit quelque chose, alors que s'il y avait une tour ici, ce ne serait pas si facile.

555 Donc, précisons l'intérêt d'Héritage Montréal sur cette question de l'autoroute. Pourquoi pas, mais on n'est pas des défenseurs. Le scénario serait beaucoup mieux d'imaginer cet espace comme un espace d'abord à vocation publique et au lieu de le laisser dominer par l'automobile, de l'amener en relation plus humaine avec les gens qui habitent autour, qui travaillent, qui rentrent au centre-ville et c'est une approche d'espace public plutôt que de construction privée.

560 Et c'est un scénario qui nous semble important. On pourrait imaginer des façons de descendre les bretelles, descendre les automobiles à Wellington, comme c'est le cas maintenant et puis peut-être certaines parties. Mais comme je vous dis, on n'a pas eu une réflexion spécifique sur ce genre de scénario parce que pour nous, il y a aussi une possibilité de faire le bien en éliminant cette structure-là.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT :

570 Très bien, merci.

MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:

575 Madame Lafontaine, Monsieur Bumbaru, je vous remercie. À cause de nos multiples questions, on a décalé l'horaire un peu et je m'en excuse. On inviterait tout de suite madame

Madeleine Breton pour le Centre de santé et des services sociaux Sud-Ouest Verdun.
Bienvenue, Madame Breton.

580 **MME MADELEINE BRETON:**

Merci. Madame, Messieurs, bonjour. Alors, je vous parle au nom du CSSS du Sud-Ouest Verdun. C'est un établissement de santé qui a vu le jour en juin 2004 suite à la fusion de CLSC, de l'Hôpital de Verdun et du centre d'hébergement.

585

Il a dans sa mission le mandat de faire converger les acteurs sociaux autour d'une préoccupation de santé que sont le milieu municipal, le milieu communautaire, les élus, les arrondissements pour pouvoir faire en sorte d'améliorer l'état de santé de la population.

590

Donc, le point de vue que je vais vous présenter aujourd'hui, c'est relativement à notre mission, à l'amélioration de l'état de santé, en me concentrant sur des aspects de santé publique qui peuvent être mis à profit dans ce projet si on le considère comme une opportunité d'améliorer l'état de santé de la population.

595

Je vous dirais d'abord que l'état d'avancement des connaissances nous permet d'établir un lien étroit entre l'environnement dans lequel on vit, que ce soit l'environnement aérien, l'air, l'habitation, la circulation automobile, enfin, c'est les chapitres sur lesquels je vais vous donner quelques... je vais échanger avec vous. Disons-le de cette façon.

600

La requalification de Bonaventure d'abord. Le projet vise à redonner l'espace entre le fleuve et l'autoroute aux citoyens montréalais et de cette façon, réunifier si on veut le Faubourg des Récollets et Griffintown, refaire la césure qui était faite un peu avec le viaduc du CN et avec l'autoroute Bonaventure dans les années 60.

605

Pour nous, on salue, on trouve que ça apporte... en plus d'apporter un aspect de vie urbaine, de vie de quartier possible, ça remet ensemble des populations qui ont été séparées par des structures, puis les concepteurs du projet ont eu un intérêt particulier pour le développement durable, certaines notions de développement durable qui sont aussi favorables à la santé.

610

Donc, d'entrée de jeu, nous émettons un point de vue positif par rapport à l'ensemble du projet. Si on regarde de façon plus précise par rapport à certains secteurs comme l'habitation, avoir un stock de logements sécuritaires stables et abordables, je le disais précédemment, c'est un facteur important pour la santé. Avoir un toit, c'est la première condition de santé. On le voit ailleurs dans le monde actuellement.

615

620 Mais si les gens ont un toit, mais une portion importante de la population du sud-ouest dépense plus que 30% de ses revenus pour des logements ; il y a une liste de plus de milliers de noms de personnes qui attendent pour avoir un HLM, un logement abordable. En ce sens-là, on salue le fait que le projet prévoit la réalisation de logements sociaux tel que stipulé dans la stratégie d'inclusion de la Ville de Montréal, soit au minimum 15% de logements sociaux et c'est spécifié dans le projet. On est tout à fait favorable à ça.

625 Par contre, la typologie des logements projetés dans l'avant-projet en ce qui a trait aux îlots centraux nous préoccupe un peu. Je marchais là hier et je me demandais comment des familles de trois enfants pourraient vivre dans les îlots centraux. Et on a besoin de logements familiaux. On a besoin de logements à 2, 3 chambres, il n'y en a plus. Sinon, c'est l'exode des familles en périphérie plus loin des services.

630 Donc, en ce sens-là, on se demande si la localisation des unités familiales ne pourraient pas être spécifiquement du côté du quartier des Récollets et même du côté de Griffintown éventuellement où il y a un peu plus d'espace, de cours intérieures, un petit peu plus de parcs que prévoir des logements sociaux dans les îlots centraux.

635 Ça nous amène à vous recommander que le projet de l'autoroute Bonaventure prévoit à l'extérieur des îlots centraux une proportion importante de produits résidentiels répondant aux attentes et aux besoins particuliers des familles avec enfants par la construction de logements avec 2, 3 chambres.

640 On recommande aussi que la Ville et les arrondissements concernés développent dans le cadre du projet Bonaventure une vision d'ensemble des grands chantiers en cours et à venir dans le secteur voisin, Faubourg des Récollets et Griffintown, afin de planifier de façon plus cohérente l'inclusion et la relocalisation des logements sociaux abordables et des services correspondants.

645 C'est sûr que du point de vue d'un projet, je vous comprends, je gère dans un établissement, je regarde cet établissement-là et quand on prend un pas de recul et qu'on regarde du point de vue de la santé de la population qui est touchée, on a une opportunité ici d'influencer la santé publique de façon réelle.

650 Mais si on regarde, puis je vais reprendre la même recommandation, je ne peux pas faire autrement quand il s'agit de la qualité de l'air, quand il s'agit de la qualité des logements sociaux, il y a des endroits pour mettre des familles et chacun des projets urbains importants actuellement a un ratio de 15% de logements sociaux, mais ça va faire que chacun va essayer de mettre un peu de famille, chacun va essayer de mettre un peu... et ce n'est pas nécessairement souhaitable parce que la localisation n'est pas favorable pour la vie en famille partout.

660 Donc, s'il y avait une espèce de consensus ou une concertation possible sur certains aspects de développement de vie de quartier, je pense que ce serait souhaitable pour la santé de mes concitoyens et des vôtres.

665 Le transport. Quelques mots sur le transport. Bon, on le sait que vivre en ville, des autos et des humains, ça implique des grands compromis et des défis importants et ça implique aussi des conséquences sur la santé, notamment la pollution, les allergies, les gaz à effet de serre, le smog, etc., etc.

670 Dans le contexte de la démolition de l'autoroute Bonaventure, sa transformation en boulevard urbain et l'aménagement d'un corridor dédié au transport collectif sont concordants avec les visées de la santé publique quant à la réduction des gaz à effet de serre, des volumes de polluants.

675 Les modélisations que vous avez faites, que la Société du Havre a faites jusqu'à maintenant, permettent de supposer une diminution de plus de 20% des déplacements, je pense, dans la dernière chose que j'ai lue. On est tout à fait favorable à ça évidemment, ça va dans le sens de la santé publique. On est préoccupé toutefois de s'assurer qu'il s'agisse d'un gain réel et pas d'un déplacement vers d'autres axes routiers qui sont voisins, soit le secteur Griffintown, puis l'échangeur Turcot.

680 Cette préoccupation a déjà été soulevée, je pense, par certains autres interlocuteurs au moment des premières rencontres. Dans ce sens-là, puis je vous le disais précédemment, c'est difficile pour nous, puis on pense qu'il n'est pas souhaitable pour la santé de la population d'examiner chacun des projets de transport particulièrement isolément.

685 Si on regarde le transport, puis la diminution qu'il y a, il faudrait arriver à s'assurer... on recommande que la Ville de Montréal, les interlocuteurs prévoient des objectifs clairs en termes de diminution du volume de trafic routier et d'émission des gaz à effet de serre sur l'ensemble du territoire.

690 C'est des vases communicants, puis si on diminue un peu les gaz à effet de serre ici, puis qu'on les augmente dans le quartier voisin, on n'a rien gagné au plan de la santé de la population. Donc, il y a vraiment une convergence à faire faire entre ces projets-là sur un recul à prendre et un regard sur la santé publique à poser sur 3, 4 vecteurs pour harmoniser les projets.

695 Le pendant de la circulation, c'est évidemment le stationnement. La Société du Havre affirme vouloir tendre au minimum de stationnements exigés. À cet égard, on recommande que la Société du Havre s'engage à ne pas dépasser le minimum exigé, sinon on augmente la circulation.

Quelques mots sur le transport actif. Est-ce que je suis correcte dans les...

700

MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:

Oui, très rapidement s'il vous plaît. Merci.

705

MME MADELEINE BRETON:

Très rapidement. O.K. Donc, il y a une diminution de transport actif, on l'a dit, elle est relativement importante, mais il va rester les corridors d'autobus, puis la circulation d'automobile dans un secteur où on veut améliorer, on veut augmenter la marche, où on veut augmenter les déplacements piétonniers et à bicyclette. S'il vous plaît, pensez aux méthodes de sécurité, des feux sonores, des surélévations, un ensemble. Plus on met des corridors piétonniers dans des endroits où il n'y a pas eu de prévision de mesures de sécurité particulières, plus on augmente les décès piétons par accident automobile qui se font frapper.

710

Et ça, c'est démontré, probablement que mes collègues de la Santé publique vous l'ont déjà dit. Donc, il y a des mesures à penser qu'on vous recommande sur la sécurité qui sont relativement peu coûteuses qui évitent des décès et des accidents.

715

La qualité de l'air, j'en ai parlé. Finalement, aménagement urbain et vie de quartier. Quelques mots pour vous dire qu'il y a un certain besoin de services de proximité, d'une clinique médicale qu'il n'y a pas dans ce secteur-là, d'un centre de la petite enfance qu'il n'y a pas non plus, du tout, aux alentours ; il y a un petit centre de la petite enfance où on dit qu'il va être vraiment sur une voie rapide, il va falloir penser à eux autres.

720

Donc, on recommande d'inclure dans les secteurs avoisinants le réaménagement de l'autoroute des conditions favorables au développement de projet de clinique médicale, de projet de CPE pour que la population y trouve les services à proximité, s'y installe et que les familles ne fuient pas le quartier. Merci.

725

MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:

Merci, Madame Breton. De brèves questions de la part de monsieur Boisvert ?

730

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT :

Oui, s'il vous plaît. Alors, Madame Breton, il y a des citoyens et des groupes de citoyens de Griffintown qui sont venus nous exprimer leur crainte quant à l'impact négatif que pourrait avoir le corridor Dalhousie en termes de pollution sonore et en termes de pollution de l'air. Vous qui vous préoccupez de la santé publique, est-ce que, selon vous, c'est possible

735

740 de concilier ce corridor qui est à une échelle régionale avec son implantation dans un quartier
qui est plutôt à une échelle urbaine ?

MME MADELEINE BRETON:

745 On a été saisi de cette question-là aussi. Je ne suis pas une spécialiste de la qualité
de l'air, mais le volume d'autobus qui va passer là est important ; c'est pour ça qu'on a une
recommandation sur la qualité de l'air que j'ai passé rapidement.

750 Je pense que les autorités de la santé publique régionale seraient mieux placées que
moi pour vous dire l'impact direct sur la santé, mais c'est préoccupant effectivement à cause
du volume. Par contre, on ne peut pas ne pas appuyer d'une certaine façon le transport
collectif. Donc... Probablement que les experts de la Santé publique au niveau régional ou
même au niveau national pourraient vous dire l'effet sur la santé : Est-ce qu'il est réel ou
pas ? Je ne le sais pas.

755

Il y a un dérangement, c'est sûr, mais est-ce qu'il a un effet sur la santé ? Je ne le
sais pas.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT :

760

Merci, Madame.

MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:

765

Monsieur Chénard ?

M. VIATEUR CHÉNARD :

770

Oui. Dans le quartier en question, il y a une usine de génération de vapeur et on
parle de résidentiel un petit peu partout ; est-ce qu'on doit d'un point de vue santé, sécurité
publique, prévoir des normes ou est-ce qu'il y a une direction dans laquelle on doit aller, je ne
sais pas, une zone tampon ou... en termes de bruit ? Est-ce qu'il y a des directions disons à
penser pour l'avenir ?

775

MME MADELEINE BRETON:

780

Je pense que oui. Hier, je marchais là, comme je vous disais, c'est effectivement
extrêmement bruyant, puis il y a des atténuations de bruit qui sont faites ailleurs. Je
regardais ça avec quelqu'un du niveau régional hier, puis il y a des mesures d'atténuation
possibles pour diminuer le bruit.

Je pense qu'il faudrait faire quelque chose avec ça. On n'a pas pensé de vous le dire, mais je pensais que mes collègues au niveau régional vous en parleraient.

785 **M. VIATEUR CHÉNARD :**

Est-ce qu'il y a des références qu'on pourrait...

790 **MME MADELEINE BRETON:**

Est-ce qu'on peut vous revenir avec une réponse plus complète ?

MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:

795 Oui, vous pouvez, absolument, si vous avez une documentation complémentaire.

MME MADELEINE BRETON:

Oui.

800

MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:

Vous nous la faites parvenir par le même ...

805 **MME MADELEINE BRETON:**

Ça va me faire plaisir. Je vais vous arriver pour les deux questions dans le fond avec quelque chose d'un peu plus complet.

810 **MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:**

Que ce soit la référence ou le document lui-même ou une photocopie et ce sera joint en complément d'information de votre mémoire sur le site web.

815 **MME MADELEINE BRETON:**

Parfait. Je ne suis pas capable cet après-midi, mais je m'engage à le faire.

MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:

820

Je vous remercie, Madame Breton.

MME MADELEINE BRETON:

825 Ça m'a fait plaisir.

MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:

830 J'inviterais monsieur Michel Leblanc de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, s'il vous plaît. Monsieur Leblanc, bienvenu.

M. MICHEL LEBLANC :

835 Bonjour. Alors, est-ce que je commence ? Vous me donnez la parole ?

MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:

Absolument, allez-y.

M. MICHEL LEBLANC :

840 Très bien. La Chambre de commerce est heureuse d'être ici aujourd'hui et de présenter un mémoire que nous avons fait parvenir. Je vais en parler *ad lib* tout d'abord pour dire que c'est un projet que nous trouvons extrêmement ambitieux, extrêmement prometteur, et qui, selon nous, peut contribuer de façon assez importante au développement de
845 Montréal et à la création de richesse à Montréal.

850 C'est un projet que la Chambre appuie. Nous considérons qu'il devrait être réalisé sans délai. Nous avons certaines préoccupations que nous disons importantes et qui devraient être selon nous examinées au préalable, mais ça ne remet pas en question le projet.

855 Tout d'abord, je voudrais simplement dire que ce n'est pas un projet pour nous qui est nouveau. Depuis 2002, la Chambre a collaboré aux travaux de la Société du Havre et évidemment ma prédécesseur, Isabelle Hudon, qui était présidente de la Chambre à l'époque, s'y est beaucoup impliquée. Isabelle n'est plus à la Chambre depuis un an et demi maintenant, en fait, un an et trois mois, mais la Chambre est demeurée très attentive à ce projet. Nos comités d'analyse s'y sont penchés.

860 Nous, selon notre évaluation de la démarche qui a mené à ce projet, nous en avons toujours perçu une grande ouverture. Evidemment la présence de madame Hudon fait en sorte que du point de vue de la Chambre, on avait accès aux informations, mais je dirais que depuis son départ évidemment tout ce qu'on a voulu obtenir comme informations, on a

toujours réussi à l'obtenir par des voies tout à fait normales, tout à fait simples et qui nous paraissaient très accessibles à tous.

865

Notre compréhension du projet. Tout d'abord, le lieu visé par le projet que nous appelons Quartier Bonaventure représente un potentiel exceptionnel et je vous dirais que tous les membres de la communauté des affaires que nous consultons, qui nous ont exprimé des avis sur ce projet, nous disaient c'est un endroit exceptionnel qui est présentement

870

gaspillé et du point de vue d'une ville comme Montréal, ça n'a aucun sens qu'on envisage notre développement futur en ne se préoccupant pas de ce qu'on y fait.

L'impact du projet au départ qui se disait la porte d'entrée de Montréal, essayer de doter cette arrivée à Montréal de quelque chose qui serait évocateur de ce qu'est Montréal, ce qu'on a appelé une vitrine grandiose, la possibilité de redonner un certain accès au fleuve, de poursuivre ce qu'on a tenté de faire avec le Vieux-Port, de faire en sorte que du point de vue du centre-ville, on innove dans l'axe de développement du centre-ville, on l'a toujours envisagé dans un axe est-ouest, c'est vu comme étant extrêmement prometteur.

875

La volonté qu'on a eue jadis de faire un parc industriel au sud immédiatement, le long de l'autoroute Bonaventure, parc industriel qui a eu énormément de misère à évoluer dans le temps et qui présentement est quand même un peu embryonnaire, ça témoigne de la difficulté de développer cet axe si on ne part pas du centre-ville.

880

Et donc, ce projet-là ouvre tout cet espace et ouvre tout cet accès et ouvre plein de possibilités. La possibilité est d'autant plus intéressante que les informations dont nous disposons, c'est que l'autoroute Bonaventure, cet espace surélevé, doit être rénové et devient progressivement désuet, dangereux, et donc, devant nous, nous avons une décision à prendre de toute façon qui est celle de l'entretenir ou de le modifier et du point de vue de la

885

Chambre, il est évident que cette opportunité doit être saisie.

890

Il ne servirait à rien de procéder au 45 M\$ de rénovations ou d'entretien de la structure qui n'est pas adéquate, qui ne permet pas de mettre en valeur les espaces immédiats. Donc, la proposition de l'abaisser fait l'unanimité du point de vue de l'entière des gens de la communauté d'affaires avec lesquels nous avons échangé sur ce sujet.

895

Le fait que le projet se veuille un projet de très grande qualité, tant par le mobilier urbain que par les matériaux, le fait qu'il se veuille un projet vert avec une certification Leed et le fait qu'il porte une attention aux espaces publics est vu comme étant aussi une opportunité de mettre en valeur via des meilleures pratiques de développement urbain la vision qu'on a du Montréal du futur, c'est-à-dire un Montréal qui se développe avec un meilleur équilibre et une meilleure recherche de cet équilibre entre le mobilier, les édifices, la place qui est faite aux citoyens et qui a le potentiel, donc, de créer un espace de très grande valeur foncière.

900

905 Et j'y arrive à cet aspect qui pour nous est essentiel. C'est que ce projet n'a de sens que dans la mesure où présentement dans le contexte économique de Montréal, dans le contexte économique et financier de la Ville de Montréal, il permet d'envisager des revenus pour la Ville de Montréal.

910 Nous n'avons pas le loisir d'être une ville riche. Nous n'avons pas le loisir d'être une ville dans une région riche d'Amérique du Nord. Montréal est, selon les listes qu'on fait, la 30^e de 30 ou la 26^e de 26 villes pour sa richesse en Amérique du Nord et le Québec dans les régions de l'Amérique du Nord est une région pauvre.

915 Vous avez entendu sûrement, et vous entendrez sûrement beaucoup de gens arriver avec énormément de besoins. La réalité, c'est que si on doit un jour espérer pouvoir combler tous les besoins qu'on identifie, si on veut un jour pouvoir faire à la fois des centres hospitaliers universitaires, la réfection de l'échangeur Turcot, le Pont Champlain, l'autoroute métropolitain qui sera à refaire, je pourrais continuer la liste longtemps, la navette ferroviaire entre le centre-ville, tout ça repose sur le fait que le Québec et Montréal sont capables de générer la richesse requise pour ces grands projets et je passe le réinvestissement dans les universités, régler les problèmes d'éducation aux niveaux primaire et secondaire, problèmes de santé.

925 Tout notre défi économique et social repose sur la capacité à la base de créer de la richesse. C'est un projet qui va dans ce sens. Et ne pas voir ça comme étant une des décisions fondamentales liées à ce projet, c'est manquer le principal défi de la région métropolitaine qui est celui de la création de richesse. D'où l'importance que nous accordons à la robustesse des hypothèses financières derrière ce projet.

930 Le projet a l'appui de la Chambre. Nous estimons qu'il doit aller de l'avant sans délai. Nous demandons à ce que la Ville de Montréal, comme dans tout grand projet dorénavant, porte une attention extrêmement particulière à la robustesse des hypothèses de coût et des hypothèses de revenus que générera ce projet.

935 Nous espérons qu'une attention sera portée pour que toute modification au projet ne vienne pas remettre en cause le fait que ce projet doit générer des revenus fonciers nets et un rendement du point de vue de la Ville.

940 L'autre préoccupation que nous avons, c'est les signaux faibles que nous voyons de la part des partenaires privés. C'est un projet qui repose sur la présence de partenaires privés, la vente de terrains, la construction d'édifices, des investissements massifs au cours des prochaines années. C'est clair que dans le contexte économique actuel, les promoteurs ont tendance à être prudents. Les promoteurs ont tendance à attendre. Dans le contexte

945 particulier de Montréal où présentement être un promoteur, c'est possiblement être... en fait, avoir un certain défaut. Les promoteurs ont tendance, je pense, à chercher des projets qui vont être le plus *safe*, le plus sécuritaire possible, et donc, ça peut expliquer que présentement, il n'y a pas de promoteurs qui se mettent de l'avant.

950 Au cours des prochains mois, au cours des prochaines années, au fur et à mesure que la Ville progresserait et que le projet se construirait, il faudra porter une attention aux confirmations qu'on obtient du privé quant à l'intérêt parce que le rendement du projet repose sur ces investissements.

955 L'autre préoccupation est une préoccupation que j'aime bien appeler des préoccupations de riches, dans le sens très positif du terme. C'est que s'il n'y avait aucun autre projet autour, on serait en face d'un projet structurant, mais on essaierait de construire la vision de long terme sur ce que peut être cette zone. Or, avec le projet des Bassins du Nouveau Havre, avec le projet Griffintown, il y a autour de ce projet d'immenses possibilités.

960 Une des deux tracés pour la navette ferroviaire passe par ce territoire et également, en fait, si c'est ce tracé-là qui est retenu aussi, il y aura au nord, vis-à-vis la gare Windsor, vis-à-vis le Centre Bell, un développement immobilier important.

965 L'enjeu derrière ça, c'est un enjeu d'intégration. Si on veut maximiser les retombées économiques et les retombées urbaines du projet de la Société du Havre, il faut s'assurer que ce projet-là est bien intégré ou que les autres sont bien intégrés à ce projet et on pense que c'est une responsabilité de la Ville de s'en assurer. Chacun de ces promoteurs fait ce qu'il doit faire et propose son projet dans les meilleures conditions, mais la Ville doit s'assurer de cette intégration.

970

MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:

Je vais vous demander de nous amener vers votre conclusion.

975

M. MICHEL LEBLANC :

Vers ma conclusion ? J'y arrive.

MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:

980

Merci.

M. MICHEL LEBLANC :

985 La conclusion, c'est donc que nous réitérons notre appui. Nous pensons que malgré
les points de tension relatifs au corridor Dalhousie, c'est un projet qui mérite d'aller de l'avant.
Nous estimons également qu'il faut être prudent sur certains éléments, notamment les
tramways. Il n'y a aucune indication présentement qu'il existe une source de financement
réaliste pour à court terme construire des tramways à Montréal et donc, tout projet qui repose
990 sur la présence de tramway devra avoir un plan B ou un plan de contingence si ces projets
de tramways étaient retardés. Et cette zone qu'on veut développer, si elle doit reposer sur un
accès via des tramways devra avoir son plan de contingence si les tramways tardent.

Je vous remercie.

995 **MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:**

Je vous remercie, Monsieur Leblanc. Monsieur Chénard ?

M. VIATEUR CHÉNARD :

1000 Oui. Monsieur Leblanc, en haut de la page 4 de votre mémoire, vous exprimez une
certaine inquiétude ou en tout cas, vous voulez qu'on s'assure de la robustesse des études
économiques, des hypothèses qui sont faites. Est-ce que vous avez en tête un genre
d'études complémentaires ou des raffinements supplémentaires ? Est-ce que vous pourriez
1005 nous donner un peu de spécifique là-dessus ?

M. MICHEL LEBLANC :

1010 Ce qui est préconisé ici, c'est que la Ville fasse une évaluation de chacune des
hypothèses de coût et de revenus qui sont mis de l'avant par la Société du Havre et que la
Ville dans un avis témoigne du bien-fondé de ces hypothèses.

Le processus qu'on envisage...

1015 **M. VIATEUR CHÉNARD :**

Pour valider les choses.

M. MICHEL LEBLANC :

1020 ...c'est qu'à chaque fois qu'il y aura un projet dorénavant, l'appareil administratif et l'appareil politique s'engagent derrière les hypothèses qui sont mises de l'avant et soient imputables à la fin des écarts qu'il pourrait y avoir.

M. VIATEUR CHÉNARD :

1025 Excellent. Pour ce qui est de mesurer les bénéfices pour la Ville, vous avez évoqué aussi le maillage avec d'autres grands projets. Est-ce que l'échelle à laquelle on mesure ces bénéfices et ces coûts, est-ce qu'on doit prendre le quadrilatère comme tel, est-ce qu'on doit viser un petit peu plus grand ? Disons Windsor jusqu'à Faubourg des Récollets, enfin, si
1030 vous pouviez vous exprimer un petit peu là-dessus, s'il vous plaît.

M. MICHEL LEBLANC :

1035 C'est une bonne question et elle est difficile. J'ai l'impression que ce que nous pensons, c'est que le projet doit être réévalué à son propre mérite au départ, donc, dans le quadrilatère proposé par le projet. Evidemment, il va ouvrir des zones qui sont derrière et on pense que ces zones-là vont être appelées à se développer progressivement, d'où le génie de ce projet qui est d'ouvrir cet axe de développement du centre-ville.

1040 D'après moi, enfin, d'après l'analyse qu'on en fait, c'est que plus on va vers les zones éloignées, moins on a de certitude, donc, moins on devrait pondérer ces impacts économiques dans notre analyse. Ça devient moins certain, plus à long terme.

1045 Pour ce qui est des autres projets autour, je ne pense pas que c'est dans l'analyse des bénéfices qu'on doit les voir, mais c'est plus dans la vision intégrée des relations, des déplacements de personnes, des services offerts, parce qu'à la fin du jour si on veut qu'il y ait du développement économique et du développement foncier, c'est cette mixité de services, cette présence de services de qualité qui fait en sorte que les investisseurs vont investir dans ce coin de la ville.

1050

M. VIATEUR CHÉNARD :

1055 Vous parlez de solutions de convergence, je pense vers la fin, concernant le...en haut de la page 6. Vous parlez du tramway et vous nous dites donc, « *la planification, l'identification des sources de financement doit d'abord être faite avant de lancer le tramway* » et puis que si le tramway par contre est retardé, ça pourrait retarder ou handicaper, en tout cas, « *le développement immobilier du Quartier Bonaventure et nous estimons qu'une*

solution de contingence doit être prévue... » Pourriez-vous vous exprimer un petit peu plus là-dessus, s'il vous plaît ?

1060

M. MICHEL LEBLANC :

Le type de développement qu'on voit là est un type de développement qui implique soit des entreprises, des tours à bureau ou des résidents qui normalement voudront avoir accès à un transport en commun.

1065

Si le transport en commun qui est proposé, c'est le tramway et qu'il n'est pas mis en place avant une dizaine d'années ou une quinzaine d'années pour des raisons de financement, il faut avoir un plan de contingence et il faut l'aborder dès le départ pour que ce soit clair.

1070

Le danger, c'est qu'on n'ait pas ce plan de contingence, qu'on abandonne les tramways, qu'ils ne viennent pas, que les investissements privés ne se fassent pas parce que ce n'est pas si intéressant ou qu'ils se fassent et que ça ne se remplisse pas parce que la solution de transport en commun n'est pas adaptée.

1075

Je ne pense pas que c'est majeur, je pense qu'il faut juste le voir venir.

M. VIATEUR CHÉNARD :

1080

Merci.

MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:

1085

Monsieur Boisvert ?

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT :

Oui. Alors, Monsieur Leblanc, on parle beaucoup de développement immobilier parce que le projet en question suscite cette question-là, mais le projet qui est devant nous aussi est un que je pourrais qualifier de revitalisation urbaine ou d'aménagement urbain de tout un secteur qu'on connaît. Ce projet-là si on veut, je ne voudrais pas trop simplifier les choses, mais il me semble qu'il y a deux objectifs, c'est de créer une entrée de ville et c'est de créer un quartier habitable.

1090

Est-ce que ce projet, selon vous, d'aménagement urbain, est-ce qu'il a les caractéristiques qui permettent de rencontrer ces deux objectifs-là ? Selon vous ?

1095

M. MICHEL LEBLANC :

1100 Tout ce que j'ai vu comme maquette ou comme visuel me permet de voir que l'aspect
entrée de ville est parfaitement réalisable et que c'est un bon endroit pour le faire. Et
présentement, l'entrée de ville, ben, c'est l'édifice Bonaventure, c'est le Hilton. On le voit. Le
lieu est très bien pour ça.

1105 Pour ce qui est de conjuguer cette entrée de ville avec le quartier habitable, la
perception qu'on en a, c'est que ça s'y prête très bien, que ce serait un quartier où on
désirerait habiter. La proximité du Vieux-Port, la proximité des espaces, l'aspect accessibilité
du centre-ville en marchant ; c'est un lieu urbain qui serait à mon avis agréable. C'est un lieu
où des entreprises pourraient vouloir s'installer aussi pour desservir une population soit
locale, soit qui transite.

1110 Et la façon dont il est présenté avec l'objectif de qualité me paraît tout à fait propice à
ça. Je pense que dans un univers économique plus favorable, on n'aurait pas de difficulté à
trouver des investisseurs, à trouver des projets qui voudraient s'implanter là et
éventuellement trouver des gens qui voudraient y vivre et y travailler.

1115

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT :

Je vous remercie.

1120 **M. VIATEUR CHÉNARD :**

Une petite dernière, je m'excuse. Vous mentionnez à la page 6 aussi que peut-être
on devrait avoir des mécanismes pour dédommager adéquatement les riverains et vous
parliez du corridor Dalhousie. Est-ce que vous pouvez compléter un petit peu, s'il vous plaît ?

1125

M. MICHEL LEBLANC :

1130 Le défi en est toujours un dans cette situation-là de trouver en fait le juste montant
pour le juste dommage et aussi une question d'antériorité. Est-ce qu'on va se localiser à côté
d'un aéroport bruyant ou est-ce que l'aéroport est venu se localiser à côté de nous ?

1135 Dans ce cas-ci, il y a déjà des autobus, c'est déjà un endroit où il y a des
déplacements fréquents d'autobus et on créerait beaucoup de déplacements, si je le
comprends bien, entre certaines heures le matin et certaines heures en fin de journée. Pas la
nuit et durant le jour si on y est, ben moins.

1140 Il y a probablement un enjeu là de dommages, il y a probablement un enjeu
d'évaluation de ces dommages et il y a probablement énormément d'exemples à travers le
monde de meilleure pratique dans cette situation-là. C'est impossible, je pense, de faire ce
genre de projet qui implique un corridor d'autobus en ne créant pas des mécontents à
proximité. Partout sur la planète dans toutes les villes.

1145 Ce serait absurde qu'on bloque un projet parce qu'il se passe ce qui se passe de
toute façon partout et ce serait en même temps absurde qu'on n'examine pas s'il y a des
mécanismes qui peuvent compenser, dédommager s'ils sont légitimes.

M. VIATEUR CHÉNARD :

1150 En somme, vous dites explorons ce qui se fait ailleurs. Vous n'aviez pas une idée
précise ?

M. MICHEL LEBLANC :

1155 On a testé des idées, on n'est pas arrivé avec la réponse...

M. VIATEUR CHÉNARD :

Un consensus.

1160 **M. MICHEL LEBLANC :**

...qui nous aurait satisfait et que je vous présenterais aujourd'hui.

M. VIATEUR CHÉNARD :

1165 En tout cas, si vous avez des compléments, parfait.

MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:

1170 Monsieur Leblanc, je vous remercie.

M. MICHEL LEBLANC :

Ça m'a fait plaisir. Merci beaucoup.

1175 **MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:**

J'inviterai monsieur Christian Ouellet pour la Société du Parc Jean-Drapeau, s'il vous plaît. Qui est accompagné de madame ?

1180 **M. CHRISTIAN OUELLET :**

Nathalie Lessard.

1185 **MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:**

Madame Nathalie Lessard ?

1190 **M. CHRISTIAN OUELLET :**

Oui.

1195 **MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:**

Bienvenus, Madame Lessard, Monsieur Ouellet. Quand vous êtes prêt.

1200 **M. CHRISTIAN OUELLET :**

Mesdames et Messieurs, je suis Christian Ouellet, directeur général du Parc Jean-Drapeau. Je suis accompagné de ma collègue, Nathalie Lessard, qui est la directrice principale des communications ainsi que du développement stratégique et durable.

1205 C'est avec grand plaisir qu'au nom de la Société du Parc Jean-Drapeau nous appuyons par la présentation d'aujourd'hui le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure. Je tiens à remercier l'Office de la consultation publique de Montréal de nous permettre de nous exprimer sur ce projet et de l'appuyer publiquement.

1210 La Société du Parc Jean-Drapeau est un organisme para municipal de la Ville de Montréal qui assure la gestion du Parc Jean-Drapeau qui regroupe les îles Ste-Hélène et Notre-Dame. Sa mission est de gérer, d'exploiter, de développer, d'entretenir et d'animer le Parc Jean-Drapeau par le biais d'activités à caractère récréotouristique majeur.

1215 Nos multiples partenaires et commanditaires jouent un rôle important dans la diversité de la programmation que nous proposons et contribuent grandement au succès de nos nombreuses activités.

Un de ces partenaires est sans contredit la Société du Havre de Montréal avec qui nous collaborons notamment dans la mise en place de notre important projet de développement en vue de 2017.

1220 Je laisse le soin à ma collègue Nathalie de vous résumer notre beau projet pour faire rêver de Montréal.

MME NATHALIE LESSARD :

1225 Merci, Christian. En effet, nous avons élaboré un concept de revalorisation et de développement pour le Parc Jean-Drapeau afin de souligner le 50^e anniversaire d'Expo 67, le 375^e de Montréal et le 150^e du Canada en 2017.

1230 Notre projet compte d'ailleurs parmi les cinq grandes priorités qui seront mises en œuvre par la Ville de Montréal en vue de 2017 et ce, afin de doter notre ville de nouvelles infrastructures récréotouristiques permanentes, quatre saisons.

1235 Notre objectif est de mettre en valeur un des joyaux du patrimoine identitaire de Montréal en assurant une offre complète d'activités et d'événements portés par des pôles d'attraction diversifiés autant pour la population montréalaise que pour l'ensemble des visiteurs.

1240 Il s'agit pour nous de repositionner le Parc Jean-Drapeau comme un des principaux produits d'appel touristique du pays pour en faire une destination de calibre international. Par ce projet, nous souhaitons attirer les touristes des quatre coins du monde et créer des centaines d'emplois permanents au parc ainsi que dans l'ensemble de l'industrie touristique montréalaise, le tout dans le respect des grands principes de développement durable.

1245 De plus, à l'approche de 2017, Montréal sera ainsi munie d'infrastructures permanentes uniques au monde dont sa population pourra bénéficier toute l'année.

1250 Or, avec un projet aussi ambitieux pour notre site, c'est avec un vif enthousiasme que nous envisageons la refonte de l'autoroute Bonaventure et la création du Quartier Bonaventure. En plus d'être une partie constituante du Havre de Montréal, le Parc Jean-Drapeau et son projet de revalorisation partage des valeurs communes et des orientations de développement qui sont similaires à celles du Havre de Montréal et qui renforcent le positionnement de notre ville à titre de métropole culturelle et du design.

1255 Par exemple, redonner à la population un véritable accès au fleuve St-Laurent, développer une offre touristique et culturelle sur quatre saisons, aménager les espaces verts et bleus, promouvoir une vision commune du patrimoine, créer le circuit récréotouristique du

Havre, favoriser une meilleure répartition de la clientèle sur le territoire et assurer une plus grande fluidité des déplacements.

1260 De plus, historiquement l'autoroute Bonaventure est étroitement liée au Parc Jean-Drapeau puisqu'elle a été construite en vue de l'exposition universelle de 1967 et constituait en fait un important accès aux sites de l'Expo.

1265 Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure touche en fait une des principales portes d'entrée de Montréal et un accès privilégié au Parc Jean-Drapeau. C'est pourquoi les projets de développement du Parc Jean-Drapeau et du Havre de Montréal ont été élaborés en complémentarité et en harmonie afin d'assurer une offre complète qui apportera une contribution incontestable au développement économique de Montréal.

1270 À nos yeux, le projet Bonaventure assurera un renouveau essentiel qui se qualifie avantagement à divers égards. Il s'agit d'abord d'un renouvellement urbain qui propose un accès routier plus efficace, plus esthétique et durable en assurant une offre bonifiée de transport collectif. En cette matière, nous collaborons étroitement avec la Société du Havre de Montréal à un projet de transport collectif qui permettra le déplacement des visiteurs sur le site du Parc Jean-Drapeau tout en le liant au centre-ville.

1275 Le projet Bonaventure présente aussi une revitalisation commerciale et résidentielle puisque le quartier sera désormais animé de dizaines de milliers de citoyens, de détaillants et de travailleurs qui se réapproprient ce secteur pour en faire un environnement urbain de qualité.

1280 De plus, ce projet représente une revitalisation récréotouristique et économique par le biais des hôtels, boutiques et restaurants qui s'y trouveront et qui seront appuyés des différents pôles touristiques environnant tel le Vieux-Montréal, le Vieux-Port et par le produit amélioré du Parc Jean-Drapeau.

1285 Le Quartier Bonaventure devient un renouveau vert où les structures de béton sont remplacées par le gazon et les arbres qui donnent toute la place aux piétons. C'est également un renouveau bleu qui favorisent l'accès au fleuve en misant sur des promenades, des jardins, des pistes cyclables sur les rives et qui privilégient un usage agréable et sécuritaire. Ce renouveau bleu permettra notamment la mise en valeur de la piste cyclable du Canal Lachine classée au 3^e rang mondial des meilleurs parcours de vélo urbains par *Time Magazine* qui une fois en lien avec la route verte qui passe par le Parc Jean-Drapeau pourrait en fait devenir la plus belle au monde.

1290 Le Quartier Bonaventure constitue une renaissance structurelle qui crée un lien fluide entre le centre-ville, le quartier international, le Vieux-Montréal, le Vieux-Port, le Canal

1295

Lachine et le Parc Jean-Drapeau puisque l'impressionnante barrière constituée de l'autoroute surélevée et du viaduc ferroviaire sera grandement atténuée.

1300

Le Quartier Bonaventure devient en fait une revalorisation urbaine et humaine sans précédent qui donnera à Montréal une signature unique, esthétique, fonctionnelle et durable, un projet mobilisateur doté de tous les atouts du succès, modernisation des accès, amélioration de la qualité de vie de la population, accès entre les différents pôles d'attraction du secteur, stimulation des synergies commerciales, économiques et touristiques, création de la richesse, valorisation du réseau piétonnier, terrestre et souterrain et amélioration marquée du paysage urbain.

1305

Pour la Société du Parc Jean-Drapeau, le projet de refonte de l'autoroute Bonaventure et la création du Quartier Bonaventure propose un nouveau paysage urbain dont les indéniables considérations esthétiques et sociales n'ont d'égales que les impressionnantes retombées économiques intrinsèques.

1310

Merci beaucoup.

1315

MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:

Merci. Des questions ? Monsieur Chénard d'abord ?

1320

M. VIATEUR CHÉNARD :

Oui. Les gens du Vieux-Port nous ont souligné que l'accès véhiculaire était important pour leur activité, si je peux dire, puis dans le cadre de cette commission, il y a différentes hypothèses qui ont été émises, réduire des voies, démolir l'autoroute, enfin, il y a plusieurs hypothèses.

1325

Vous, votre alimentation en clientèle si on peut dire, c'est quoi les grands vecteurs ? Ce serait quoi vos préoccupations à cet égard ?

1330

M. CHRISTIAN OUELLET :

Moi, je dirais d'abord, on a la chance d'avoir un métro au cœur du parc ; deuxièmement, le concept des îles a été en 1967 réalisé et bâti en fonction d'un transport surélevé, on se rappelle de tout ça, ceux qui ont mon âge et plus, avec un monorail. Et ça, c'est le secret du développement, puis c'est dans la présentation, c'est dans le dépôt de notre projet qu'on a fait à la Ville.

1335

Le secret du développement du Parc Jean-Drapeau passe par un transport style Expo 67, monorail surélevé qui dessert à partir du centre-ville et tout le site, le Casino, La Ronde, et qui a un lien avec le métro.

1340

Donc ça, c'est bien important pour nous. Si on fait ça, on enlève des autos, on s'entend. Alors, c'est un peu la priorité de notre projet de développement, donc du transport collectif, diminution des véhicules au Parc Jean-Drapeau. Puis il faut se rappeler qu'en 67, il n'y avait pas une auto qui rentrait sur les deux îles. Il faut se rappeler ça.

1345

Alors donc, c'est dans nos priorités, puis avec un lien essentiel, c'est pour ça qu'on travaille ensemble déjà, il faut harmoniser lorsqu'on va arriver ici, rejoindre... alors ça, c'est important.

1350

M. VIATEUR CHÉNARD :

Donc, il n'y a pas de préoccupation au point de vue capacité routière de votre côté ?

1355

M. CHRISTIAN OUELLET :

De capacité..?

1360

M. VIATEUR CHÉNARD :

Routière. Je m'excuse - j'étais loin du micro. Pardon.

1365

M. CHRISTIAN OUELLET :

Non, mais c'est-à-dire que s'il n'y a pas de transport collectif que je vous parle, qu'on développe le parc, puis juste là, on vient de régler l'entente de la F1, il y a des spectacles, il y a les feux d'artifice, c'est le bordel complet total parce que nous, dans une journée, il peut y avoir 40 000 personnes aux feux, 40 000 personnes à un spectacle, les gens au Casino, ceux qui sont à la plage l'après-midi, 4 000 personnes, et ceux qui sont au bassin olympique et les piscines. À un moment donné, ça sort. Alors, même le métro ne fournit pas.

1370

S'il n'y a pas cette réorganisation routière avec un transport, le développement du Parc Jean-Drapeau et avec ce beau lien-là ne peut se faire à notre avis.

M. VIATEUR CHÉNARD :

1375 Vous avez un grand besoin de transport collectif.

M. CHRISTIAN OUELLET :

1380 C'est très clair. C'est la priorité numéro 1, on l'a présenté à la Ville de Montréal, puis je répète, il n'y a pas de projet... je leur dis : Prenez le projet, mettez-le aux vidanges si vous ne faites pas de transport collectif. Ça ne donne rien.

MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:

1385 Ça va, Monsieur Chénard ?

M. VIATEUR CHÉNARD :

1390 Oui, merci.

MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:

Monsieur Boisvert ?

1395 **M. JEAN-CLAUDE BOISVERT :**

Oui. Concernant justement le transport collectif, quelle est votre vision en ce qui concerne le lien justement entre le Parc Jean-Drapeau et le centre-ville ? Quelle est votre vision en termes de transport collectif vis-à-vis de l'ensemble des projets qu'on a entendus ici en commission de transport public ?

1400

M. CHRISTIAN OUELLET :

1405 Alors, je vous répondrais de la façon suivante. C'est que nous quand on a développé notre projet, on s'est dit, on a regardé les photos d'Expo, puis on a vu le monorail, l'Express des îles, il faut revenir à ça.

1410 C'était notre réflexion, puis il fallait l'amener également au centre-ville, mais à ce moment-là, on n'avait pas encore parlé au Havre de Montréal. J'ai rencontré les gens de la STM et là finalement, on a convenu avec le maire de Montréal de travailler ensemble à harmoniser tout ça. Je ne peux pas arriver en l'air comme ça, puis l'autre passe en dessous, sans se parler.

1415 Donc, l'idée, c'est qu'avec la STM et le Havre de Montréal, on travaille ce plan commun pour l'intégrer au plan de transport d'une façon très harmonieuse. Voilà.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT :

1420 Merci.

MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:

Madame Lessard, Monsieur Ouellet, je vous remercie.

1425 **M. CHRISTIAN OUELLET :**

C'est mon plaisir.

MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:

1430 J'inviterais maintenant monsieur Pierre Morrissette du RESO, s'il vous plaît. Monsieur Morrissette, bienvenue.

M. PIERRE MORRISSETTE :

1435 Bonjour, Madame, Messieurs les commissaires. J'espère que vous passez un bel après-midi. Alors, tout d'abord, j'aimerais dire quelques mots sur le RESO. Le RESO, c'est une corporation de développement économique communautaire qui travaille depuis 25 ans à la revitalisation des quartiers du Sud-Ouest, donc, Pointe-Saint-Charles, Petite Bourgogne, 1440 Saint-Henri, Ville-Émard, Côte-St-Paul et Griffintown, aux bénéfices de la population, des entreprises, des organismes locaux.

1445 On a un conseil d'administration qui est constitué de représentants d'entreprises, de syndicats, d'organismes communautaires, d'institutions, d'entreprises d'économies sociales et également de représentants de l'arrondissement du Sud-Ouest.

1450 Tout d'abord je dois dire que le projet dans ses principes et ses objectifs, pour le RESO, c'est un projet qui est fondamentalement un bon projet. J'ajouterais même qu'on considère que c'est un projet qui est essentiel pour la poursuite de la requalification de tout ce secteur dont évidemment une bonne partie est située dans le Sud-Ouest.

1455 C'est la façon d'intégrer le transport collectif dans le réaménagement qui est proposé qui est la principale source de questionnement pour le RESO et pour plusieurs intervenants aussi.

Tout d'abord, le RESO est d'accord avec l'objectif de démolir l'autoroute Bonaventure pour la transformer en un boulevard urbain qui serait mieux intégré à la ville, de permettre de retisser et de requalifier ces quartiers qui sont traversés et qui sont plus ou moins déstructurés.

1460 Bien sûr d'améliorer une des principales entrées de Montréal qui donne accès directement au centre-ville et aussi, et je crois que c'est un des objectifs qui est très importants dans le projet, diminuer l'impact de l'automobile au centre-ville de Montréal.

1465 Donc, pour nous, cette autoroute n'a plus sa place dans un secteur qui est en pleine transformation. Le projet du Quartier Bonaventure doit être conçu non seulement comme une entrée de ville, mais aussi, et je dirais davantage comme un projet urbain dans la ville afin de mieux relier tous les territoires qui s'y rencontrent sur les plans social, économique, urbanistique, architectural et culturel.

1470 Bon, il y a plusieurs propositions, plusieurs interventions qui sont proposées par le projet de la Société du Havre qui vont dans ce sens-là ; on est évidemment d'accord avec la plupart de ces interventions. Nous, on se permet aussi d'ajouter que l'idée d'aménager un corridor fraîcheur, un corridor de fraîcheur sur la rue Ottawa pourrait contribuer au développement d'un corridor culturel entre la Fonderie Darling et le futur pôle d'accueil touristique et culturel qui est en développement aux Bassins du Nouveau Havre et c'est donc
1475 aussi une façon de retisser ces liens est-ouest que la Société du Havre veut retisser.

On pense aussi que le projet doit être conçu pour renforcer la continuité commerciale sur la rue Notre-Dame, donc, les îlots qui vont avoir une façade sur la rue Notre-Dame devraient prendre ça en considération.

1480 On pense qu'il faut définir avec les deux arrondissements et les organismes concernés une stratégie d'inclusion de logements sociocommunautaires et abordables pour respecter la stratégie de la Ville. Plusieurs se sont interrogés : Est-ce que ça doit se faire à l'intérieur du projet ou à l'extérieur ? Pour le moment, on n'a pas pris une position ferme là-dessus, on a tendance à privilégier évidemment l'inclusion in situ, donc, dans les projets qui sont développés, mais je pense que là-dessus, il y a matière à discussion et à déterminer la façon la plus avantageuse pour tout le monde de faire cette inclusion et toujours dans l'optique de créer non seulement une entrée de ville, mais de reconstituer un quartier qui soit bien intégré à la ville.

1490 Il y a aussi toute la question des aménagements d'espaces publics et verts qui doivent se faire aussi dans un esprit de continuité et d'harmonisation pour l'ensemble du secteur. Ce serait dommage qu'on ait uniquement le strict territoire d'intervention qui soit réaménagé mais qu'aussitôt qu'on en sort, il n'y ait aucun impact, aucune continuité, harmonie là-dedans.

1495 Bon, pour parler, prendre un terme, un anglicisme, le *core business* du RESO, c'est l'aide à l'emploi et le développement des entreprises. Alors, bien sûr, dans tous ces grands

1500 projets, on souhaite définir une stratégie d'embauche locale et de préparation de formation de la main-d'œuvre, mais évidemment à cette étape-ci, c'est un petit peu prématuré. On ne sait pas encore exactement quels types d'entreprises, quels types d'activités économiques vont être implantés sur le site. C'est par contre un des objectifs du projet. Alors, il faudra éventuellement s'asseoir avec les parties concernées pour définir cette stratégie.

1505 Le point qui nous préoccupe le plus, je l'ai dit d'entrée de jeu dans mon introduction, c'est l'intégration du transport en commun dans le projet. Nous, on pense qu'il faut étudier un 8^e scénario qui n'a, semble-t-il, pas été étudié, en tout cas pas à notre satisfaction, qui fermerait les voies d'accès et de sortie du tunnel Ville-Marie qui aboutissent une sur Duke, l'autre sur Nazareth, et évaluer vraiment si on ne pourrait pas intégrer à ce moment-là des
1510 corridors, les voies réservées pour les autobus, pour le transport en commun, dans le corridor Bonaventure.

Pour nous, ce serait aller au bout de la logique, des objectifs et des principes du projet que de faire ça. Ça permettrait, comme je viens de le dire, d'intégrer les voies réservées au
1515 transport en commun dans le corridor Bonaventure. Ça permettrait de diminuer les nuisances qui sont appréhendées par les populations riveraines. Ça permettrait d'investir plus rapidement dans une solution à long terme pour le transport collectif, quand on parle du SLR ou d'un tramway. Ça permettrait d'assurer la mise en valeur des bâtiments patrimoniaux qui sont sur ce parcours et de les intégrer pas seulement dire que plus de gens vont les voir,
1520 mais vraiment de les intégrer de façon explicite en tant que référant identitaire dans le projet. Ça permettrait d'éviter des interventions délicates, potentiellement risquées pour un édifice patrimonial qui exige des techniques quand même assez poussées.

Donc, quand on parle de ce type d'interventions, on le sait, les possibilités
1525 d'augmentations des coûts sont toujours pas loin au tournant. Je ne veux pas faire de comparaisons boiteuses, mais quand on regarde ce que ça a finalement coûté de prolonger le métro jusqu'à Laval, bon, on parle tout simplement de faire un tunnel dans un viaduc ferroviaire où il passe je ne sais pas combien de trains à tous les jours. Mais ce qu'on nous dit quand même, c'est que du point de vue technique, du point de vue de l'ingénierie, c'est
1530 pas une intervention qui est simple et on craint que ça devienne tellement compliqué que les coûts augmentent de façon exponentielle.

Et c'est aussi une intervention qui requiert des expropriations. Bon, on n'est pas là
1535 pour défendre que ce soit en particulier, mais des expropriations, c'est toujours quelque chose qui complique les projets.

Donc, tout ça pourrait avoir comme effet de diminuer évidemment les coûts du projet et c'est pour ça qu'on pense que ce serait peut-être plus intelligent d'investir cet argent dans
1540 une solution durable à long terme que dans une intervention finalement qui coûte presque aussi cher que la démolition de l'autoroute elle-même.

Un dernier point là-dessus aussi. C'est que condamner ces accès et cette sortie à l'autoroute permettrait aussi de reconnecter les rues Saint-Paul et Saint-Maurice, donc, d'assurer encore plus de fluidité et d'intégration entre les parties est et ouest du projet.

1545

Donc, en conclusion, le RESO est tout à fait en appui à l'idée générale du projet et s'il est démontré que l'hypothèse que l'on demande qui soit évaluée s'avère vraiment impossible, on va être les premiers à admettre que le corridor Dalhousie constitue malgré tout la moins pire des solutions qui ont été évaluées. Merci.

1550

MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:

Je vous remercie, Monsieur Morrissette. Avant peut-être de passer à des questions plus détaillées, j'aimerais mentionner, vous nourrissez la réflexion à la page 5 de votre mémoire avec une référence précise lors d'une communication, vous nourrissez la réflexion sur l'entrée de ville et j'aimerais en citer rapidement un petit bout en ouvrant les guillemets.

1555

« Les entrées de ville sont décrites majoritairement comme des espaces commerciaux en milieu périurbain qui font l'objet de peu de considération esthétique. » Etc. « De plus le développement autoroutier par le peu de contacts ou de relations qu'il permet avec les abords immédiats contribue à créer une ségrégation entre deux domaines, celui de l'infrastructure et celui des espaces urbains traversés. La logique autoroutière impose donc davantage une logique de connexions au réseau et de visibilité qu'une réelle réciprocité avec les milieux traversés. »

1560

1565

J'aimerais ça avoir votre vision large d'une entrée de ville avec cette préoccupation de milieux traversés notamment lorsqu'il s'agit de deux gabarits, un équipement d'échelle métropolitaine et une trame dont le tissage est relativement serré. Comment vous voyez ça une entrée de ville dans votre vision avec cette préoccupation ?

1570

M. PIERRE MORRISSETTE :

Je pense que ce que propose la Société du Havre, ça constitue dans le fond une correction à ce que sont devenues les entrées de ville avec la prolifération des autoroutes et puis l'obsession de rendre toujours plus rapide les parcours pour arriver dans les centres urbains avec évidemment les conséquences qu'on connaît aujourd'hui qui font en sorte que non seulement ce n'est pas plus facile d'accès maintenant, c'est plus difficile.

1575

Donc, dans ce sens-là, le projet de la Société du Havre va tout à fait dans la bonne direction, c'est-à-dire de faire en sorte qu'on ne soit plus uniquement fondé sur un modèle qui dépend de l'automobile et quand on nous dit le deux-tiers des déplacements actuellement pour entrer par le corridor Bonaventure se font en transport collectif et qu'on souhaite même accentuer cet état de chose, ben, évidemment que ça va dans le sens d'améliorer l'entrée de ville.

1580

1585 Mais, en même temps ce qu'on trouve un petit peu déplorable, c'est que l'entrée de
ville va être prestigieuse et bien aménagée pour celui qui va arriver en voiture, mais pour
celui qui va arriver en transport collectif, tout de suite on le dirige vers la porte d'en arrière et
on le fait passer par un corridor... Bon, je suis convaincu que quoi qu'il arrive, on voudra faire
quelque chose de qualité, mais il y a comme un contre-message quelque part de dire on
1590 veut une entrée de ville prestigieuse, mais les deux-tiers des gens qui vont y rentrer passent
par la porte d'à côté.

Alors, je pense qu'il y a une logique sous jacente au projet de la Société du Havre qui
est la bonne logique, mais on déplore qu'on n'aille pas au bout de cette logique et là où le bât
1595 blesse dans le fond dans tout ça, c'est qu'il y a une autre autoroute à laquelle on tient
absolument à rester connecté comme si on était encore une autoroute et c'est le tunnel Ville-
Marie, et c'est là que nous, on pense qu'il n'y a pas eu suffisamment de démonstration que
des accès, cette sortie d'autoroute était essentiel et ça, ça changerait beaucoup la dynamique
à la fois d'intégration urbaine et possiblement d'intégration du transport en commun dans le
1600 projet.

MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:

D'où votre utilisation des bretelles de l'autoroute du côté Duke et Nazareth pour
1605 permettre ça ?

M. PIERRE MORRISSETTE :

Exactement. C'est ça.
1610

MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:

Merci. Monsieur Boisvert ?

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT :
1615

Oui. Je continue dans le sujet de la fermeture des bretelles de l'autoroute. À partir de
maintenant, quelles démarches souhaiteriez-vous qui soient mises de l'avant pour arriver à
prendre cette décision de fermer ou pas ces bretelles d'accès et de sortie ?
1620

M. PIERRE MORRISSETTE :

Nous, on souhaiterait que le ministère des Transports qui, bon, dit que pour des
raisons de sécurité, on ne peut pas fermer cet accès et cette sortie du tunnel nous en fasse la
démonstration de façon beaucoup plus éloquent, beaucoup plus détaillée. Moi, je pense
1625

qu'on a pris ça comme une donnée incontournable au départ, puis c'est pas une critique pour la Société du Havre.

1630 Encore une fois, on a participé nous aussi aux démarches de la consultation avec la Société du Havre. Dans l'ensemble, on trouve que ce qui est proposé par la Société du Havre est ce qu'il faut faire dans les prochaines années à Montréal, mais pourquoi s'obliger à maintenir des accès et une sortie d'autoroute alors qu'on dit qu'on veut changer de paradigme, on veut transformer une autoroute en boulevard urbain, on veut diminuer l'impact de l'automobile au centre-ville de Montréal et je ne veux pas entrer dans des considérations trop pointues ou techniques, mais des experts qu'on a consultés nous disent que ce

1635 scénario—là pourrait fonctionner.

Mais on remarque et on constate, et dans notre mémoire, on a fait une citation là-dessus qui laisse entendre qu'en général, puis on l'a vu dans d'autres dossiers, pour pas les nommer Turcot ou Notre-Dame, le ministère des Transports a tendance à se comporter comme si en dehors de ses infrastructures, il n'y avait rien. C'est comme s'ils faisaient une autoroute dans un champ à quelque part en campagne, et là aussi, il y a des enjeux remarquez bien, mais c'est pas acceptable aujourd'hui en 2010 alors que tout le monde dit qu'il faut revoir notre façon d'accéder à la ville, notre façon de gérer le transport en milieu métropolitain, qu'on dise c'est incontournable de maintenir un accès qui nous apparaît quand même secondaire parce que ces mêmes accès et sortie sont à moins de 100 mètres accessibles. Alors, ça nous semble difficile à accepter qu'on pose ça comme une condition

1640 *sine qua non*.

1645

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT :

1650 Oui, mais dans cette démarche, vous avez nommé le ministère des Transports, mais il y a sûrement d'autres acteurs pour arriver à prendre une décision. Il n'y a pas que le ministère des Transports.

M. PIERRE MORRISSETTE :

Bien, je pense qu'ils ont d'abord, eux, avec la Société du Havre à faire cet exercice de montrer que c'est un scénario qui est impossible et puis après ça, il y aura à concilier, j'imagine, d'autres dimensions parce que cette hypothèse-là n'a pas été étudiée. Donc, on n'est pas allé très loin à évaluer un scénario qui inclurait le transport en commun.

1660

L'autre élément aussi là-dessus, c'est que c'est sûr qu'investir 120 M\$ pour une solution qui pourrait être utile uniquement pour une dizaine d'années, ça semble un coût élevé alors qu'il y aurait peut-être des alternatives encore une fois à envisager.

1665 **M. JEAN-CLAUDE BOISVERT :**

Bien. Merci.

MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:

1670

Ça va ? Monsieur Morrissette, sur le patrimoine, sur les éléments de mise en valeur, vous vous prononcez un peu dans votre mémoire évidemment sur l'intérêt non seulement de les protéger, mais les mettre en valeur également. Quels seraient ces éléments et à quels usages vous pensez, par exemple ?

1675

M. PIERRE MORRISSETTE :

Bah, écoutez, il y a toutes sortes d'usages imaginables. Ça été beaucoup réfléchi ou en tout cas évalué dans le contexte du projet Griffintown qui devait aussi inclure entre autres la New City Gas dans son projet.

1680

MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:

Peut-être à votre connaissance fine du milieu, qu'est-ce que vous verriez, spontanément ?

1685

M. PIERRE MORRISSETTE :

Évidemment en lien avec la proposition qu'on fait, nous on verrait beaucoup plus une réutilisation d'un bâtiment de cette nature-là à des fins culturelles, d'ateliers d'artistes, de lieux de spectacle. Enfin, c'est difficile à vous répondre de façon très très détaillée là-dessus parce qu'on ne le connaît pas à ce point-là, le bâtiment. On n'en connaît pas tout le potentiel, mais ce qu'on nous dit, c'est qu'il y a quand même une réutilisation possible à des fins comme ça.

1690

On sait qu'il y a beaucoup de gens dans le secteur Griffintown qui se mobilisent pour permettre une réutilisation de cette nature-là. Quand on dit « un corridor culturel permettrait de retisser des liens entre le Vieux-Montréal et le canal Lachine via la rue Ottawa », bien, une des façades de la New City Gas donne sur Ottawa.

1695

Donc, pour nous, ça ferait partie des éléments à mettre en évidence, à mettre en valeur dans le cadre d'un corridor culturel.

1700

MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:

Aussi bien des composantes bâties comme certains édifices que des composantes qui prendraient la forme de corridor, que ce soit votre corridor sur Ottawa ou...

1705

M. PIERRE MORRISSETTE :

1710 Bien, on parle de, si vous vous êtes promenée le long de ce corridor-là, il y a
beaucoup de stationnements à ciel ouvert, il y a beaucoup d'espaces plus ou moins
abandonnés. Donc, faire des petites places publiques, des parcs. Quand on parle d'un
1715 corridor de fraîcheur, c'est l'idée de sur un parcours de quelques centaines de mètres,
quelques kilomètres, quand il fait 30 degrés l'été, pas de vent, surtout dans un quartier
comme ça, il n'y a pas beaucoup d'endroits pour se rafraîchir. D'en faire vraiment une
expérience intéressante et agréable.

MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:

1720 Vous avez dit le mot. Monsieur Boisvert, ça va ? Monsieur Chénard ? Monsieur
Morrissette, je vous remercie.

M. PIERRE MORRISSETTE :

1725 Merci.

LE MOT DE LA FIN

1730 **MME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente:**

Monsieur Morrissette était le dernier intervenant de l'après-midi. Si monsieur Réjean
Durocher souhaite exercer un droit de rectification... Non ? On me fait signe dans la salle,
1735 non . D'accord.

Sinon j'aimerais en fermant cette avant-dernière session remercier tout le monde, les
représentants de la Société du Havre, collaborateurs, l'équipe de l'Office au soutien et à la
logistique.

1740 Cette assemblée est maintenant terminée, nous continuons en soirée dans cette
même salle à compter de 19 heures pour la dernière séance d'audition des mémoires.

Je remercie toutes les personnes présentes cet après-midi, particulièrement pour
votre patience, votre courtoisie ainsi que votre participation.

1745 Au plaisir et à ce soir.

1750

Je, soussignée, **LOUISE PHILIBERT**, sténographe judiciaire, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises par moi au moyen du sténomasque, le tout conformément à la Loi.

ET J'AI SIGNÉ:

1755

LOUISE PHILIBERT, s.o.