

**Mme ALICE ROY-BOLDUC :**

4705 Mais, oui, il y a tout qui est possible sur ce site-là, puis le travail qu'a fait justement la Coalition pour la promenade au Pied-du-Courant regroupe très, très bien ces différents pôles-là artistique, historique, communautaire, scientifique, environnemental. C'est ça qui est fantastique, en fait, puis qui est assez unique de ce site-là.

**Mme DANIELLE CASSARA, commissaire :**

4710 Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

4715 Merci beaucoup de votre contribution.

**Mme ALICE ROY-BOLDUC :**

Merci.

4720 **LE PRÉSIDENT :**

4725 Alors, la commission va recevoir le dernier invité à la journée d'opinions. Il faut comprendre que c'est le Groupe MACH. Alors, c'est un peu inusité qu'on reçoive deux fois le même groupe, sauf que le Groupe MACH n'avait pas – c'est-à-dire avait présenté un mémoire, mémoire que tout à fait par erreur la commission n'avait pas eu en sa possession. Donc monsieur a déposé son mémoire, a sollicité le privilège de revenir à la commission pour qu'on puisse l'interroger sur la documentation qu'il nous a transmise. La documentation aussi comprend l'étude économique sur toute la dynamique commerciale qui supporte le projet commercial chez MACH. Donc c'est à ce titre-là qu'on reçoit à nouveau monsieur Christopher Sweetnam Holmes de Groupe MACH.

4730

4735 Non, il y a un invité, monsieur Claude Dionne, qui ne se présente pas. - Ah, bien là, excusez, Monsieur Holmes, allez vous rasseoir. La commission avait reçu une information à l'effet qu'elle ne pourrait pas recevoir monsieur Claude Dionne qui est ici présent. Alors, Monsieur Dionne, vous êtes invité à venir vous asseoir. - Excusez-nous encore.

**M. CLAUDE DIONNE :**

4740 Ça va être rapide de toute façon. J'ai beaucoup entendu ce qui s'est dit dans les dernières semaines, ça fait que je vais vous épargner de répéter des choses qui on déjà été dites. J'imagine que vous avez vécu tout un marathon dans les dernières semaines. Mais je voulais quand même soulever un point ou deux à la commission.

4745 En fait, je suis un résident du quartier depuis environ 25 ans et je dois vous avouer, je pense que ça faisait quelques années que je n'étais pas allé au sud de René-Lévesque. Ça fait que vous parlez de comment les deux secteurs peuvent communiquer, bien, je ne suis pas un très bon exemple parce que, c'est ça, je n'ai pas eu, je n'ai jamais eu vraiment l'occasion d'aller au Centre-Sud et là, dans le cadre des consultations, je suis allé, ça a été un choc culturel.

4750 **LE PRÉSIDENT :**

Vous habitez le quartier Dans quelle portion du quartier? Parce que le quartier est quand même assez vaste. Vous êtes au nord d'Ontario?

4755 **M. CLAUDE DIONNE :**

Non, au sud d'Ontario, près de Maisonneuve.

4760 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Parfait.

**M. CLAUDE DIONNE :**

4765 Un peu à l'est de la Place Dupuis, mettons.

**LE PRÉSIDENT :**

4770 Non, mais ça permet de localiser parce qu'on a eu des gens à l'est du Pont Jacques-Cartier, on a eu...

**M. CLAUDE DIONNE :**

4775 Le secteur est grand, effectivement. Mais donc c'est ça. Je dois avouer que c'est un peu un choc culturel que j'ai eu en traversant de l'autre côté de René-Lévesque, ça faisait un bout de temps que j'étais allé. On aurait pu s'attendre, par exemple, à ce que Radio-Canada, après les erreurs qui avaient été faites dans les années 70, nous fasse quelque chose de mieux cette fois-ci. Puis, en roulant en vélo, je me suis pris à quasiment regretter l'ancien site parce qu'il y a un peu de verdure, il y a un peu d'arbres, tout ça. Ça fait que j'ai dit, bon, bien là, ils ne nous ont pas amélioré ça. Puis, quand on va encore plus au sud, puis que là, on arrive aux grandes tours proches de Notre-Dame, c'est encore plus décourageant, puis on se dit il y a un petit bout qui a été rajouté, qui s'appelle la rue Saint-André, parce que c'est vis-à-vis la rue Saint-André qui est plus au nord, puis en plein milieu de l'après-midi, il n'y a pas de soleil là-dessus, c'est une rue à l'ombre. On se dit comment ça se fait qu'avec tout ce qu'on discute, on se retrouve dans des situations comme celle-là.

4780

4785

4790 Et on dirait que tout le monde veut aller vite, alors qu'il me semble qu'il faudrait prendre son temps, et même prendre plusieurs années peut-être pour arriver à quelque chose de vraiment intéressant pour le secteur. Je veux dire, le site des Portes Sainte-Marie, ça fait de années et des années qu'on passe là, puis qu'il n'y a rien là. Ça fait qu'il n'y a pas d'urgence.

4795

Molson, ils sont là pour quelques années encore, puis s'ils n'avaient pas annoncé leur déménagement, on ne serait pas en train de faire plein de plans pour la construction de ça. Ça fait qu'on a du temps en masse. Il n'y a pas de raison d'aller vite comme on le fait actuellement et faire les erreurs qu'on est en train de refaire.

4800

D'autant plus que les municipalités ont quand même certaines responsabilités, puis ce n'est pas parce que c'est à Montréal que c'est différent. C'est-à-dire qu'on a vu ailleurs des municipalités laisser des gens se construire à des endroits inondables, puis après ça, on dit comment ça se fait que les municipalités ont laissé des gens se construire là? Et là, c'est un peu l'inquiétude qu'on peut avoir quand on regarde tout le secteur, les voies autoroutières, le Port de Montréal, les voies ferrées, on se dit on est en train de laisser des gens se construire dans un secteur où on ne peut rien garantir. Ça fait que c'est un peu bizarre qu'on aille aussi vite que ça.

4805

La question effectivement de la configuration de tout ce secteur-là pourrait être revue d'une manière globale et non pas à la pièce comme on est en train de le faire. Et, par exemple, je me suis retrouvé au coin de de Lorimier/Saint-Antoine, proche des piliers du pont, donc qui est un coin pas très agréable, mais en même temps, qui est absurde. C'est-à-dire que là, un automobiliste qui se ramasse là fait quasiment un kilomètre vers le nord pour refaire ensuite un autre kilomètre vers le sud pour aller prendre le pont.

4810

4815

Tantôt j'ai presque souri quand vous disiez qu'il n'y avait personne qui vous avait proposé encore de déplacer le pont. J'ai presque passé proche de vous proposer de déplacer le pont parce qu'effectivement, c'est un problème majeur dans le secteur. Ça nous empêche de voir les choses autrement et je pense qu'il n'y a pas de raison de se limiter de voir les choses autrement. On peut prendre notre temps, on a du temps, on a des occasions uniques qui se présentent.

4820

C'est-à-dire que la Molson qui déménage, c'est une occasion unique de repenser le secteur totalement différemment. Et je pense qu'un compromis qui pourrait être fait, sans déplacer le pont, parce que le pont, dans le fond, c'est quoi? C'est une structure qui permet de

traverser l'eau. Mais ce pont-là a une approche de plus de 700 mètres, c'est-à-dire qu'on n'est pas loin du kilomètre, il a une approche qui sert absolument à rien. C'est-à-dire que j'ai fouillé  
 4825 partout comment ça se fait que l'approche est si longue que ça pour ce pont-là et j'ai rien trouvé. Le seul indice que peut-être il pourrait y avoir, c'est que bon cette approche-là a une pente d'environ quatre degrés et au début quand le pont a été imaginé dans les années 20, on pensait rajouter éventuellement un tramway. Ça fait que c'est peut-être juste pour cette raison-là qu'on a fait une approche si longue que ça pour permettre à un train qui ne peut pas monter des côtes  
 4830 trop à pic, d'être capable de prendre le pont.

Là, on a *déconfiguré* un quartier, ça a été le début des expropriations du *faubourg à m'lasse*, puis là, ça génère énormément de circulation nord-sud, ça complique les choses est-ouest aussi. Et donc avec la Molson qui s'en va, pourquoi ne pas avoir des projets, des projets  
 4835 fous, c'est-à-dire qu'on a d'autres projets qui ont été discutés ou qui sont même envisagés par la Ville. T'sais, juste de parler d'un boulevard urbain pour Ville-Marie, bien, ça a l'air facile à dire mais on peut en parler aux gens d'Hochelaga-Maisonneuve, ils se demandent comment ça se fait que c'est si compliqué que ça un boulevard urbain.

Ça fait que, bref, des projets fous, on peut en avoir plein. Puis, s'il y en a un qui nous permet de voir les choses différemment, c'est de dire, bien cette approche-là du pont, on l'élimine. On reconfigure carrément l'accès au pont en profitant d'une possibilité de reconfigurer tout le système autoroutier au pied du pont, pas à un kilomètre plus loin, pas dans le coin d'Ontario, mais l'accès au pont pourrait très bien se faire à partir de – bien, dépendamment de  
 4840 comment on organise les voies, Notre-Dame, Ville-Marie, ou peu importe comment on configure ça, ce n'est pas un travail d'ingénieur qui est présenté ici aujourd'hui.

Mais juste d'imaginer qu'on a pu... Parce que si on était dans un autre quartier, puis que ce n'était pas rattaché à un pont, on dirait on a une voie autoroutière qui est suspendue et on ne se poserait pas la question est-ce qu'il faut maintenir ça ou il ne faut pas le maintenir? On se dirait ça n'a pas d'allure, on va ramener ça au niveau du sol. Bon, là, on ne peut pas le faire sur  
 4850 toute la longueur parce qu'il faut quand même qu'on puisse monter jusqu'au pont qui a sa

4855 hauteur, mais il n'y a rien qui empêcherait...

4860 Bon, dans certaines villes, ils ont fait des trucs en spirale ou en hélice qui permet d'accéder au pont ou on pourrait avoir une courbe plus prononcée qui s'en irait vers les terrains qui vont être disponibles. Puis, bon, ce pont-là, on s'entend qu'il n'est pas à une courbe près, il en a déjà trois. Il y a des entrées, il y a des sorties en plein milieu du pont aussi pour l'accès aux îles.

4865 Ça fait que de carrément dire O.K., on change complètement l'approche du pont plutôt que de se poser la question : proche de la rue Ontario, est-ce qu'on fait passer les autos en dessous ou les piétons au-dessus ou en dessous, tout ça? Bien, on a la possibilité de dire reconfigurons, faisons quelque chose de majeur pour un quartier central dans la métropole du Québec, reconfigurons tout ce secteur-là et ça nous permet de voir les choses totalement différemment. C'est-à-dire que là, au lieu de construire entre des voies autoroutières, puis des voies ferrées, puis de se demander comment ça va communiquer avec la partie plus au nord du quartier, bien, on construit au nord avec ce qu'on a dégagé en enlevant l'approche d'un pont qui est, dans le fond, le début du massacre du quartier.

4875 C'est les premières fois, t'sais, on pense souvent à Radio-Canada, l'autoroute Ville-Marie, mais ça a commencé dès les années 20 quand on a commencé à faire des expropriations pour ce pont-là. Puis, quand on regarde les photos que vous aviez effectivement dans les mains, puis qu'on regarde ce pont-là, ce qu'on voit dans le fond, qui concerne le quartier, c'est une longue approche qui nuit à tout le monde. Prenons le temps de refaire ça comme il faut et profitons d'une occasion qui ne se représentera pas avant des décennies, de reconfigurer totalement ce secteur-là. Voilà.

4880 **LE PRÉSIDENT :**

On est sous le choc.

**M. CLAUDE DIONNE :**

4885

Je le sais parce que vous ne l'attendiez pas, mais j'aurais aimé vous...

**LE PRÉSIDENT :**

4890

Non, mais disons, c'est ça, l'arrondissement nous parle quand même qu'ils voulaient relever la tête de pont pour le Parc des Faubourgs. Donc c'est quand même un exercice qui réclame des sommes assez importantes, parce que pour relever tout un réseau de bretelles, puis d'accès, parce que si on relève la tête de pont, il faut aussi relever les bretelles parce qu'il n'y aura pas d'ascenseur pour les autos, puis disons, il y a comme un fond de vérité derrière ce que

4895 vous nous dites. C'est qu'avant de se lancer dans cet élément-là, est-ce qu'on a regardé aussi toutes les options? C'est un peu ce que vous nous dites. Puis dans la reconfiguration aussi de l'autoroute Notre-Dame, de tout ça, donc il y a là tout un territoire à requalifier et disons qui sont en dehors des zones à construire, mais c'est quand même un territoire assez vaste. Alors, je pense que votre contribution va amener la commission à réfléchir, puis à questionner la

4900 municipalité aussi. Donc je vous remercie énormément.

**M. CLAUDE DIONNE :**

4905

Effectivement, tant qu'à mettre de l'argent à 700 mètres du pont, aussi bien le mettre collé sur le pont avec tous les bénéfices que ça peut apporter.

**LE PRÉSIDENT :**

4910

Je vous remercie beaucoup, Monsieur.

**M. CLAUDE DIONNE :**

Merci.