

COMMUNIQUÉ

Pour diffusion immédiate

Quartier Bonaventure Un projet essentiel pour poursuivre la requalification du Sud-Ouest

Montréal, le 15 janvier 2010 - « Dans ses principes et ses objectifs, le projet soumis à la consultation par la Société du Havre pour le Quartier Bonaventure est fondamentalement un bon projet. Toutefois, la façon d'intégrer le transport collectif dans le réaménagement proposé est la principale source de questionnement pour le Regroupement économique et social du Sud-Ouest (RESO) comme pour plusieurs intervenants », souligne Pierre Morrisette, directeur général du RESO, résumant le contenu du mémoire que l'organisme a déposé à l'Office de consultation publique de Montréal en vue de son audition qui aura lieu le 19 janvier 2010.

D'entrée de jeu, le RESO est d'accord avec l'objectif de démolir l'autoroute Bonaventure pour la transformer en un boulevard mieux intégré à la ville, permettant de retisser et de requalifier des quartiers plus ou moins déstructurés, d'autant qu'il s'agit d'une des principales « entrées » de Montréal, donnant directement accès au centre-ville. Selon le RESO, il est plus souhaitable d'investir dans le réaménagement de cette infrastructure que d'investir des millions de dollars pour entretenir cette autoroute qui n'a plus sa place dans un secteur en pleine transformation et qui devra probablement être reconstruite dans une vingtaine d'années. Le RESO recommande que le projet du quartier Bonaventure soit conçu non seulement comme une entrée de ville, mais aussi comme un projet urbain « dans la ville », afin de mieux relier les territoires périphériques qui s'y rencontrent sur les plans social, économique, urbanistique, architectural, culturel, etc.

Le RESO est d'avis que la transformation de l'autoroute en boulevard urbain contribuera à bonifier les liens entre l'est et l'ouest de l'arrondissement du Sud-Ouest. Sachant que, si elle obtient l'appui financier pour le faire, la Société du Havre a l'intention d'aménager un « corridor de fraîcheur » entre le faubourg des Récollets et Griffintown, le RESO propose que ce soit fait dans l'axe de la rue Ottawa, entre la Fonderie Darling et les Bassins du Nouveau Havre, artère également identifiée pour la création d'un corridor culturel. Il propose en outre de renforcer la continuité commerciale sur la rue Notre-Dame, entre le faubourg aux Récollets et Griffintown.

De plus, le RESO demande que des discussions soient amorcées à brève échéance entre les arrondissements Ville-Marie et du Sud-Ouest, tous deux touchés par ce projet, pour définir une stratégie pour l'inclusion dans le projet Bonaventure de logements sociocommunautaires et abordables. Selon le RESO, l'aménagement des espaces publics

et verts doit également être planifié par les deux arrondissements et arrimé dans un esprit de continuité et d'harmonisation sur l'ensemble du secteur environnant.

Même s'il est difficile à cette étape du projet d'évaluer avec précision les retombées sur le plan de la création d'emplois, il demeure essentiel pour le RESO de définir une stratégie d'embauche locale, de préparation et de formation de la main-d'œuvre afin que ces emplois soient accessibles à la population du Sud-Ouest. Le RESO est prêt à s'y engager avec les principaux acteurs concernés.

Au sujet du corridor Dalhousie, dans lequel 1400 autobus feront quotidiennement la navette entre la rive-sud de Montréal et le centre-ville, le RESO propose qu'un autre scénario, plus cohérent avec le projet du quartier Bonaventure et comportant plusieurs avantages, soit étudié et évalué par le ministère des Transport du Québec (MTQ) et la Société du Havre. Ce scénario consiste à fermer les voies d'accès et de sortie du tunnel Ville-Marie et à intégrer des corridors réservés au transport collectif dans les voies du nouveau boulevard urbain. Selon les réponses que le RESO a obtenues à ses questions lors des soirées d'information sur le projet Bonaventure, ce scénario n'a pas été étudié par le MTQ.

« Cette attitude du MTQ nous semble inacceptable, d'autant plus que la solution du corridor Dalhousie présente plusieurs désavantages. Le coût de cet aménagement s'élève à 120 millions de dollars alors qu'il n'est que temporaire en attendant qu'on installe un système de transport collectif plus efficace, système léger sur rail (SLR) ou tramway. Il générera des nuisances pour les résidents situés rue Dalhousie ou à proximité et pour deux immeubles ayant une valeur patrimoniale, soit la New City Gas et l'édifice abritant le commerce Baron Sports. En revanche, le scénario proposé par le RESO comporte plusieurs avantages, dont celui d'exiger des investissements moins importants. Les sommes ainsi économisées pourront être investies dans des solutions à long terme, telle que le SLR ou le tramway », affirme M. Morrissette.

Enfin, le RESO recommande que les édifices du secteur qui présentent un intérêt patrimonial, notamment la New City Gas et l'édifice Baron sports, soient non seulement protégés mais aussi mis en valeur à titre de référents identitaires et symboliques du nouveau quartier.

- 30 -

Renseignements : Lucie Dufour au 514 931-5737, poste 224
Pierre Morrissette au 514 931-5737, poste 229
Sophie Legault au 514 931-5737, poste 256