

# PHASE 1

## PLAN CONCEPTUEL ET FINANCIER

La  
**FOURCHE**

*Au confluent des rivières Rouge et Assiniboine*



Canada

Manitoba



Winnipeg



PHASE I

---

PLAN CONCEPTUEL ET FINANCIER

PHASE I

---

PLAN CONCEPTUEL ET FINANCIER

Rapport du conseil d'administration  
aux actionnaires  
de la Corporation de renouvellement de La Fourche,  
le 12 novembre 1987

M. G. Campbell MacLean, président  
M<sup>me</sup> Dorothy I. Dobbie  
M. Ted Murphy  
M. H. A. Reynolds  
M. Alan Artibise  
M<sup>me</sup> Jean Friesen  
M. Peter Diamant  
M. John A. Bulman  
M. Delmore Crewson  
M. N. W. Diaklw

**Table**

	PAGE		PAGE		PAGE
<b>Sommaire et conclusions</b>	9	<b>3 Plan conceptuel de la phase I</b>	38	<b>4 Réalisations de la Corporation de développement et plan financier de la phase I</b>	80
La Corporation de renouvellement de La Fourche	9	Objectifs et principes de planification du réaménagement du site	38	Activités de la Corporation au cours de la phase I	80
Thème et objectifs du plan conceptuel	10	Concept de planification du réaménagement du site	41	Planification des programmes reliés au patrimoine	83
Composantes de la phase I	12	Principaux lieux de rencontre de La Fourche	49	Programmation d'activités publiques, consultation et planification	84
Accès au site	17	Principaux aspects de la phase I	55	Plan financier de la phase I	85
Propriété des terrains	18	Intégration d'éléments des secteurs privé, institutionnel et gouvernemental	56	Réalisation : Étapes ultérieures de la Corporation	91
Activités de la Corporation de développement	18	Projets récréatifs	59	<b>Annexes</b>	
Plan financier de la phase I	20	Projets historiques et culturels	62	I Plan conceptuel et financier préliminaires	94
Réalisation	22	Aménagement résidentiel	65	II Consultation du public : Particuliers et groupes d'intérêt spéciaux	117
<b>1 Introduction</b>	<b>24</b>	Projets institutionnels et commerciaux de soutien	69	III Consultation du public : Promoteurs et proposeurs de projets	144
<b>2 La Corporation</b>	<b>28</b>	Voies d'accès au site et propriété des terrains	74		
Antécédents	28				
Mandat de la Corporation	30				
Activités de la Corporation	31				
Première consultation du public	32				

## La Corporation de renouvellement de La Fourche

La Corporation de renouvellement de La Fourche a été créée conjointement par les gouvernements municipal, provincial et fédéral afin de devenir propriétaire d'un important site riverain au confluent des rivières Rouge et Assiniboine, de procéder à son réaménagement et de coordonner celui de la zone environnante que constitue la gare de triage de l'est. Une entente unanime des actionnaires, intervenue le 29 juillet 1987, a permis d'établir un concept et un plan financier préliminaires destinés à guider les activités de la Corporation, et de fixer la date limite de présentation du concept et du plan financier de la phase I au 12 novembre 1987, soit après la première consultation du public.

Jusqu'à présent, la tâche principale de la Corporation a été de mener une consultation de grande envergure auprès du public, d'organismes communautaires, de promoteurs et de particuliers afin de recueillir des suggestions et des propositions en vue du réaménagement de La Fourche. Cette consultation s'est déroulée du début juin à la fin octobre 1987. Le Conseil a reçu plus de 140 mémoires écrits. Un grand nombre de particuliers et d'organismes divers ont fait parvenir des réponses enthousiastes, ce qui souligne l'intérêt immense que suscite La Fourche. Ces réponses viennent par ailleurs confirmer l'appui accordé aux secteurs public et privé afin de créer un lieu privilégié et unique qui mettrait en valeur notre

histoire et notre diversité culturelle et dont la population pourrait bénéficier toute l'année.

On trouvera ci-dessous le sommaire des conclusions du conseil d'administration et le plan de la phase I, qui ont été soumis aux trois gouvernements.

**Thème et objectifs du plan conceptuel**  
Le Conseil est arrivé à la conclusion que La Fourche devrait être aménagée en "lieu de rencontre" de façon à créer, au confluent des rivières Rouge et Assiniboine, un site privilégié et unique propice en toute saison aux rencontres et aux loisirs.

Le thème du "lieu de rencontre" devrait être utilisé pour évoquer de nombreux aspects intéressants du projet, notamment :

- La Fourche, carrefour du Canada
- la rencontre du passé et du présent
- la rencontre de divers peuples
- un endroit où les gens peuvent se rencontrer, travailler et s'amuser toute l'année.

Le réaménagement de La Fourche doit tenir compte du milieu et de la culture. Le Conseil y voit, par exemple, l'occasion d'illustrer et de promouvoir les ressources hydro-électriques de la province. Ainsi, grâce à l'utilisation artistique de la lumière, de l'eau et de l'électricité, on peut mettre le paysage en valeur, créer des

Jeux d'eau attrayants, fournir sécurité et chaleur, déplacer les visiteurs sur le site et alimenter en énergie diverses démonstrations et techniques innovatrices.

On devrait, par des éléments visuels saisissants, faire ressortir l'aspect particulier de La Fourche plutôt que d'imiter des éléments étrangers au site. Ainsi, les structures, les édifices, les lieux de rencontre, les installations récréatives ou une combinaison unique de ces composantes méritent une grande attention. De plus, les futurs aménagements de La Fourche devraient mettre en valeur les lieux de rencontre les plus naturels du site. L'ensemble devrait refléter le climat de Winnipeg -- le contraste saisissant des saisons et des couleurs --, sa géographie -- la rencontre des rivières, la plaine et le ciel immense -- ainsi que les traditions culturelles nées en cet endroit privilégié, au cœur du Canada. Il faudrait porter une attention toute particulière à la viabilité hivernale du site en utilisant, notamment, des couleurs vives, des brise-vent, des zones d'ensoleillement, des trottoirs chauffants pour faire fondre la neige et la glace, des marquises ou d'autres dispositifs de protection des voies piétonnières ainsi que d'autres éléments semblables.

Le Conseil a établi des objectifs et des principes de planification additionnels pour le réaménagement de La Fourche et de la zone de la gare de triage de l'est. Il

désire entre autres favoriser les activités récréatives auxquelles la population pourrait participer toute l'année et améliorer les voies d'accès au site afin de permettre aux piétons, aux cyclistes et aux personnes handicapées de s'y rendre. Le plan de la phase I devrait susciter la participation des secteurs public et privé à l'aménagement de composantes qui visent le plus possible l'autofinancement et l'autosuffisance afin d'assurer la viabilité, la durabilité et l'excellence du projet et de permettre à la Corporation de devenir financièrement autonome dans un délai raisonnable.

#### **Composantes de la phase I**

Le Conseil reconnaît que le réaménagement de La Fourche se fera en plusieurs étapes. Il estime donc qu'une variété de projets récréatifs, historiques et culturels, résidentiels, institutionnels et commerciaux de soutien devraient être entrepris au cours de la première phase afin de stimuler les activités souhaitées dans les lieux de rencontre naturels sur tout le site, ce qui permettra aux phases ultérieures de venir s'y greffer.

Le parc historique national de neuf acres que Parcs Canada ouvrira l'automne prochain, permettra d'aménager la majeure partie des plus belles rives du site avec des espaces verts ainsi que des installations riveraines permanentes. D'autres aménagements pourront relier ce parc aux terrains riverains entre les parcs Stephen Juba et Bonnycastle.

Des composantes polyvalentes, aménagées sur le reste du site, devraient intégrer physiquement l'ensemble de ses parties, de la Pointe-Sud, située au confluent des deux rivières et offrant un panorama magnifique, aux projets de construction d'immeubles commerciaux et de bureaux par le CN, adjacents au quartier des affaires de Winnipeg. Il faudrait aussi établir des liens étroits entre La Fourche et les quartiers de Broadway, de Fort Rouge, de Saint-Boniface et de La Bourse situés à proximité.

Les principales composantes ouvertes au public et proposées pour la phase I du projet de La Fourche sont les suivantes :

- **Marché public**

Le réaménagement des édifices situés près de la voie ferrée permettant l'établissement d'un projet directeur pour un marché public intérieur et spécialisé ouvert toute l'année.

- **Quai sur la rivière Assiniboine**

L'aménagement de la rive nord de la rivière Assiniboine en un espace ouvert et polyvalent, destiné à favoriser la participation à des activités récréatives tout au long de l'année et comprenant des restaurants, un marché public, des aménagements résidentiels, le réaménagement approprié du terminal Johnson ainsi que le pont du chemin de fer reliant cette rive à la Pointe-Sud.

- **Centre de loisirs ouvert toute l'année**

De nouvelles installations importantes

où, toute l'année, plus de 600 000 visiteurs pourront participer à une variété d'activités récréatives, de loisirs et de mise en forme. On y retrouvera des équipements nautiques intérieurs, des jardins publics intérieurs et extérieurs orientés de façon à offrir toute l'année aux visiteurs un excellent panorama de La Fourche et du parc historique national, et conçus de manière à ce que la population puisse s'adonner à des loisirs extérieurs le long des rives.

- **Fouilles archéologiques**

Des fouilles sur le site du Fort Gibraltar II/Fort Garry I qui enjambe les terrains de Parcs Canada et de la Corporation près du pont du chemin de fer. La possibilité de procéder à d'autres fouilles en d'autres endroits du site pourrait être étudiée.

- **Centre multiculturel**

Une installation favorisant la participation de tous les groupes culturels du Manitoba et qui comprendrait un site important où la population pourrait se rencontrer tout au long de l'année et où on pourrait organiser des activités publiques telles que la vente de mets ethniques et de pièces d'artisanat, et aménager des installations de présentation et de diffusion d'émissions.

• **Installations d'interprétation historique et culturelle**

Aménagement d'installations d'interprétation et d'équipements audio-visuels modernes permettant d'offrir des activités d'interprétation historique et culturelle destinées aux touristes.

• **Marina de la rivière Rouge**

Marina polyvalente avec quai à ball et services publics, située au nord du pont Provencher, où la population pourrait se récréer et que les propriétaires riverains pourraient utiliser.

• **Centre autochtone**

Dirigé par des autochtones, ce centre destiné à la communauté autochtone provinciale ou nationale permettrait de répondre à une variété de besoins. Il pourrait servir de centre local d'activités sociales et culturelles, de lieu de rencontre national, d'archives nationales et de centre provincial du patrimoine autochtone.

Le plan de la phase I prévoit, par une mise en marché sélective, la construction de 500 à 1 100 unités résidentielles. Ces unités seraient intégrées à d'autres installations sur l'ensemble des terrains de la Corporation et seraient assujetties à des principes directeurs sur le lieu, la densité, la hauteur des constructions et sur l'accès public des rez-de-chaussée.

Le plan de la phase I prévoit aussi d'importants projets institutionnels et commerciaux sur la partie centrale des terrains de la Corporation, adjacente à l'avenue York et à la voie principale du CN. Parmi ces projets, on retrouve un centre régional de diffusion et de présentation de spectacles ainsi que diverses installations d'enseignement, de recherche et autres.

La polyvalence des projets de réaménagement prévus dans le plan de la phase I reflète la diversité historique de La Fourche ainsi que le besoin, si on veut que le site soit largement utilisé par la population, d'assurer sa sécurité, sa vitalité et sa viabilité toute l'année. La variété particulière des éléments indiqués dans le plan de la phase I permettra d'allier à des entreprises commerciales, dont la plus forte période d'activité se situe souvent pendant les jours ouvrables, un achalandage particulièrement dense en fin de semaine et en soirée. Par ailleurs, les résidents permanents permettront d'assurer la sécurité et la vitalité du site. Les activités récréatives attireront tout au long de l'année des participants de toutes les classes sociales qui viendront profiter de ce lieu privilégié. Les activités historiques et culturelles mettront en valeur les réalisations passées et les perspectives d'avenir grâce à des éléments de grande qualité, tels que des installations multimédias modernes,

l'organisation d'événements culturels, la création de modules d'interprétation originaux, qui stimuleront la participation et l'interaction de la population.

Le Conseil reconnaît qu'il est essentiel que La Fourche devienne un site privilégié. L'adoption d'un plan prévoyant une utilisation polyvalente ne signifie pas que l'on tolérera l'implantation d'un ensemble d'éléments disparates qui iraient à l'encontre d'une planification et d'une conception thématiques. Le plan de la phase I exige l'excellence et précise clairement que seuls les projets qui satisfont au thème et aux objectifs généraux du plan conceptuel pourront être inclus dans le programme.

Le rôle de la Corporation est de négocier avec les groupes d'intérêt privés, institutionnels et autres et de coordonner leurs activités afin d'assurer la réalisation du plan conceptuel. La Corporation conservera la propriété de ses terrains et signera des baux et des ententes avec les promoteurs afin de protéger les intérêts du secteur public. Elle énoncera également des principes directeurs de planification à long terme afin de protéger les intérêts des promoteurs et du public quant à l'utilisation des terrains, à la conception des immeubles, à l'accès public, à l'aménagement paysager, aux responsabilités de mise en valeur et d'exploitation et quant aux droits de procéder à d'autres aménagements au cours des phases ultérieures.

### Accès au site

Le Conseil confirme que les principales voies d'accès au site et que les principaux services dont bénéficiera la zone de la gare de triage de l'est sont les mêmes que ceux établis dans le plan préliminaire.

La construction de nouvelles voies d'accès à La Fourche est une exigence primordiale afin de faciliter la réalisation du programme de la phase I. Les mesures suivantes devraient donc être envisagées :

- ° accélérer la construction du prolongement des avenues York et St. Mary afin que les travaux soient complétés le plus tôt possible avant 1992;
- ° construire, en 1988, la nouvelle rue nord-sud reliant l'avenue Pioneer à La Fourche afin de permettre l'accès public au parc historique national de Parcs Canada dès l'automne 1988;
- ° installer dès que possible, et de préférence en 1988, de nouveaux services publics sur la voie de passage du prolongement de l'avenue York.

On étudie présentement la possibilité d'inclure dans le plan de la phase I la construction d'une voie d'accès secondaire vers La Fourche. Cet accès se ferait à partir de la rue Main par le passage inférieur de la voie ferrée située près de la rivière Assiniboine. De plus, des voies d'accès pour piétons et véhicules, menant à la Pointe-Sud à partir de la rue Main, devront être construites lors du réaménagement du pont Norwood.

On appuie l'aménagement, au cours de la phase I, de voies réservées au transport en commun menant à la zone de la gare de triage de l'est à partir des quartiers nord-est et sud-ouest de Winnipeg. On a aussi suggéré que des moyens de transport en commun innovateurs relient La Fourche aux parties adjacentes du centre-ville.

Le rapport propose également d'autres accès à La Fourche, y compris l'accès aux rives et des voies pour piétons, cyclistes et personnes handicapées.

### Propriété des terrains

Les 18 acres qui demeurent la propriété du CN sont situés au nord de l'avenue York, tel qu'indiqué de façon générale dans le plan préliminaire. Il est entendu que le CN et la Corporation coopéreront au réaménagement des zones situées entre la rivière Rouge (la Corporation étant propriétaire des terrains riverains) et les rues (le CN étant propriétaire de ces terrains). Il est aussi prévu que, si la Corporation le désire, des voies d'accès aux terrains riverains puissent être construites à partir du réseau routier nord-sud et de l'avenue Pioneer.

### Activités de la Corporation de développement

Au cours de la phase I, la Corporation prévoit de réaliser certains projets de déblaiement et de déménagement; d'aménager des rues, des terrains de stationnement et des services publics; de procéder à l'aménagement paysager et à

l'embellissement des rives et du site; d'apporter de l'aide aux projets d'envergure; de conserver la propriété des terrains et de les entretenir; d'établir un programme d'aménagement et de gestion.

Les activités préliminaires et de consultation de la phase I, celles reliées aux aspects particuliers du patrimoine et à la programmation d'activités publiques sont les suivantes :

- ° retenir les services d'un conseiller en patrimoine archéologique qui serait responsable envers le Conseil
- ° travailler avec un comité consultatif sur le patrimoine (nommé)
- ° réserver un lieu où pourraient être enterrés, le cas échéant, les restes trouvés dans des sépultures au cours du réaménagement
- ° planifier, de concert avec les autorités compétentes, des projets relevant de la Loi sur les richesses du patrimoine, assujettis au financement de la Corporation
- ° créer un comité consultatif de planification dont la tâche serait d'encourager l'excellence dans la conception et la planification
- ° établir une programmation d'événements afin d'encourager la population à découvrir La Fourche et à en profiter
- ° consulter régulièrement la population par l'entremise d'une assemblée publique annuelle.

### **Plan financier de la phase I**

On s'attend à ce que la Corporation parvienne à s'autofinancer dans un délai raisonnable. Après étude des données relatives à cette question, le Conseil arrive à la conclusion que le programme de la phase I, auquel ont été attribués 20,6 millions de dollars en subventions gouvernementales, entraînera, au cours des cinq premières années, des investissements additionnels dépassant les 100 millions de dollars générés par les secteurs privés, institutionnels et autres. L'aménagement de certaines composantes particulièrement importantes nécessitera un soutien financier additionnel de la part du secteur public.

Pour parvenir à l'autofinancement, il faudra appliquer les conclusions qui suivent.

- **Dépenses projetées et contribution des actionnaires**

On prévoit que les activités administratives et de réaménagement nécessiteront environ 2 millions de dollars par an au cours de la phase I et plus de 1,5 millions de dollars par an, en moyenne, pour les cinq années suivantes. On prévoit des dépenses en capital de l'ordre de 19 millions de dollars au cours des cinq prochaines années. La contribution initiale des actionnaires sera entièrement affectée, au cours des trois premières années, aux projets directeurs essentiels.

- **Financement des projets et des composantes**

La plupart des projets résidentiels, institutionnels et commerciaux de soutien de la phase I peuvent être réalisés par des groupes privés ou institutionnels sans soutien financier additionnel du secteur public. Cependant, d'autres composantes de la phase I, telles que bon nombre d'installations historiques, culturelles et récréatives, exigeront une aide financière importante.

- **Location des terrains pour chacun des projets**

La Corporation devrait transférer les frais de jouissance des terrains aux promoteurs et aux proposeurs de projets le plus tôt possible au cours de la phase I. Elle devrait avoir pour objectif de défrayer le reste de ses coûts à même les revenus générés par la location des terrains et par les autres activités qu'elle aura entreprises. Le Conseil estime que les revenus générés par la location des terrains des diverses composantes de la phase I devraient être suffisants, si on les combine aux futures subventions gouvernementales, pour permettre la réalisation des objectifs de réaménagement.

- **Subventions gouvernementales ultérieures**

En ce qui a trait aux subventions gouvernementales, le Conseil prévoit, dans le plan de la phase I, que le Canada lui attribuera les sommes que le CN a accepté de verser à partir des revenus

que généreront ses terrains de la gare de triage de l'est. De plus, le plan prévoit que le Manitoba et la ville de Winnipeg verseront chacun une somme égale à celle du CN afin de défrayer les coûts d'exploitation et les autres dépenses de la Corporation.

- **Capacité d'emprunt**

Afin de mener à bien le plan de la phase I, la capacité d'emprunt de la Corporation doit être de 10 millions de dollars.

- **Liens avec d'autres organismes tripartites de développement**

L'étude qui, selon le plan préliminaire, doit être réalisée à la suite de la phase I, pourrait être le moment propice pour examiner la possibilité d'utiliser les revenus de location générés par les activités permanentes d'autres organismes de développement du centre-ville dont les trois gouvernements sont propriétaires. Ainsi, les établissements commerciaux prospères de ces organismes pourraient contribuer au financement du réaménagement à plus long terme de La Fourche.

## Réalisation

Les étapes clés déjà réalisées en vue du réaménagement de La Fourche comprennent la répartition des terrains, la création d'une corporation tripartite de développement et l'affectation de plus de 20 millions de dollars destinés à financer les travaux de la phase I.

Les principales étapes ultérieures de la réalisation du programme sont les suivantes :

### Approbation

du plan de

la phase I . . . . . au 31 décembre 1987

Choix des projets

et négociations . . . . . début en 1988

Démantèlement des

voies ferrées . . . . . en 1988

Voies d'accès au site

et ouverture du parc . . . . . en 1988

Construction et ouverture

du projet . . . . . entre 1988 et 1992

Prolongement des

avenues York et St. Mary

ouverture prévue . . . . . en 1992

La Corporation est assujettie à la Loi sur la ville de Winnipeg et à la Loi sur les richesses du patrimoine du Manitoba. Le Conseil reconnaît ainsi la nécessité de poursuivre les consultations avec la ville de Winnipeg et le gouvernement du Manitoba sur ces questions.

Le Conseil fera, dès que possible, une demande de financement auprès du secteur public afin que d'éventuels projets directeurs publics puissent lancer le réaménagement du site.

## Introduction

1

Les gouvernements municipal, provincial et fédéral ont créé la Corporation de renouvellement de La Fourche afin qu'elle devienne propriétaire d'un important site riverain historique situé au confluent des rivières Rouge et Assiniboine, au coeur de Winnipeg, et qu'elle procède à son réaménagement. La Corporation est également responsable de la coordination du réaménagement de la zone de la gare de triage de l'est (voir Figure 1) comprenant la gare Union et le Club de curling Fort Garry dans la rue Main, les aménagements commerciaux adjacents sur le côté est de cette même rue, la voie principale des Chemins de fer Nationaux du Canada (CN), le prolongement des avenues York et St. Mary vers le pont Provencher, les terrains du CN et de l'Hydro Winnipeg situés au nord du prolongement de l'avenue York ainsi que le parc historique national de Parcs Canada qui occupe une partie des terrains riverains.

En vertu de l'entente unanime des actionnaires intervenue le 29 juillet 1987, par laquelle la Corporation a été créée et qui prévoit les pouvoirs et les devoirs de cette dernière, les trois gouvernements ont établi un plan conceptuel et financier préliminaire (voir Annexe 1) destinés à guider les activités de la Corporation. Selon l'entente, la Corporation a jusqu'au 12 novembre 1987 pour soumettre un plan

conceptuel et financier de la phase I compatible avec le plan préliminaire énoncé dans l'entente. Les conclusions du conseil d'administration de la Corporation ainsi que le plan conceptuel et financier de la phase I soumis aux trois gouvernements sont présentés plus loin.

Norwood Bridge / Pont Norwood  
 Fort Garry Curling Club / Club de curling  
 Fort Garry

Assiniboine / Assiniboine  
 Assiniboine Ave. / av. Assiniboine  
 Union Station / Gare Union  
 Broadway Ave. / av. Broadway

York Ave. / av. York  
 Proposed York Extension / Prolongement  
 proposé de  
 l'avenue York

St. Mary Ave. / av. St. Mary  
 Proposed St. Mary Extension / Prolongement  
 proposé de  
 l'avenue  
 St. Mary

Graham Ave. / av. Graham  
 Water Ave. / av. Water  
 Pioneer Ave. / av. Pioneer  
 Portage Ave. / av. Portage  
 Westbrook St. / rue Westbrook  
 Lombard ave. / av. Lombard  
 Winnipeg Hydro / Hydro Winnipeg  
 Red River / Rivière Rouge  
 Tache Dock / Quai Taché  
 Provencher Bridge / Pont Provencher  
 Tache Ave. / av. Taché  
 North / Nord

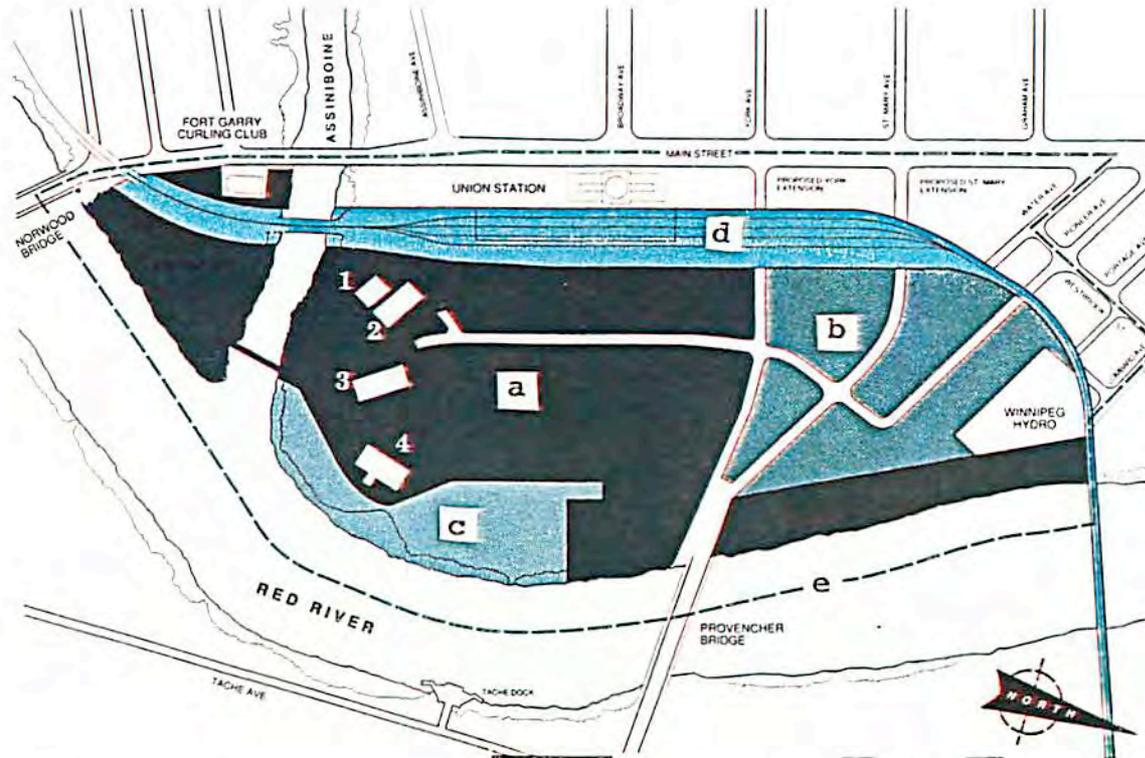


Fig. 1 ZONE DE LA GARE DE  
 TRIAGE DE L'EST

ÉDIFICES EXISTANTS :

- 1 GARAGE
- 2 ENTRAÎNEMENT/  
MISE EN FORME
- 3 TERMINAL JOHNSON
- 4 ÉDIFICE B & B

- a ■ - TERRAINS APPARTENANT À LA CORPORATION  
DE RENOUVELLEMENT DE LA FOURCHE
- b ■ - TERRAINS CONSERVÉS PAR LE CN
- c ■ - TERRAINS DE PARCS CANADA
- d ■ - VOIE PRINCIPALE DU CN
- e ■ - ZONE DE LA GARE DE TRIAGE DE L'EST

° Le transfert de la gare Union à VIA Rail a offert de nouvelles possibilités de réaménagement de cet édifice historique.

Ces projets, indépendants les uns des autres, soulignent la nécessité d'établir un plan général visant à rendre plus efficace le réaménagement de l'ensemble de la zone de la gare de triage de l'est. Pour accélérer le processus, le Canada, le Manitoba et la ville de Winnipeg créent, en mars 1986, le Groupe de travail sur la gare de triage de l'est afin de procéder aux étapes préliminaires devant mener à un réaménagement majeur et polyvalent du site. En décembre 1986, selon son mandat, le Groupe de travail tripartite proposait un concept et un plan financier préliminaires que chacun des gouvernements acceptait, et qui devait être réalisé par un nouvel organisme public de développement, la Corporation de renouvellement de La Fourche. La Corporation deviendrait propriétaire des terrains au nom des trois gouvernements et serait responsable de leur réaménagement. Le Groupe de travail recommandait également que le conseil de la Corporation, composé de dix membres de la collectivité, invite la population, les organismes communautaires et les promoteurs à soumettre des idées, des concepts et des propositions pour le réaménagement de la zone et qu'il prépare un concept et un plan financier de la phase I que devraient approuver les trois gouvernements.

Les initiatives suivantes des trois gouvernements créeront la première occasion favorable au début des travaux de réaménagement de La Fourche :

° En vertu d'un protocole d'entente entre le Canada et les Chemins de fer Nationaux, ces derniers céderont la majeure partie des terrains de la zone de la gare de triage de l'est au Canada qui les remettra ensuite à la Corporation à la fin de 1987. Le CN démantèlera ses installations ferroviaires au cours de 1988 et conservera 18 acres de terrain qui seront réaménagés pour usage commercial.

° Le Manitoba et la ville de Winnipeg se sont entendus pour prolonger les avenues York et St. Mary jusqu'au pont Provencher. Ces prolongements devraient être ouverts à la circulation en 1992.

° L'entente renouvelée sur le centre-ville (1986-1991) prévoit un soutien financier de la part des trois gouvernements pour le transfert de propriété des terrains mentionnés ci-dessus et le prolongement des avenues York et St. Mary. Elle prévoit également une subvention de 20 millions de dollars pour les cinq prochaines années afin que la Corporation puisse entreprendre le réaménagement des terrains.

#### Antécédents

La zone de la gare de triage de l'est représente plus de 90 acres (36 hectares) situés, au centre-ville de Winnipeg, entre la voie principale du CN (qui doit être conservée) et deux grandes rivières. Depuis le début des années 1970, on cherche activement à réaménager cette zone. Les efforts les plus récents visaient à rendre accessibles au public les aspects historiques et panoramiques des rives :

° Le programme Canada-Manitoba sur la récréation et la conservation (A.R.C.) a ouvert la voie à Parcs Canada qui aménagera à l'automne 1988, un parc historique national de 9 acres sur la rive opposée à la cathédrale de Saint-Boniface.

° L'entente tripartite sur le centre-ville de Winnipeg a permis l'acquisition des dernières propriétés privées (à l'exclusion des terrains du CN de cette zone).

### **Mandat de la Corporation**

La Corporation de renouvellement de La Fourche a été créée en juillet 1987 en vertu d'une entente entre le Canada, le Manitoba et la ville de Winnipeg.

La Corporation a pour mandat de détenir les titres de propriété des terrains de La Fourche et de réaménager ces derniers au nom des trois gouvernements. L'entente unanime des actionnaires, qui a permis la création de la Corporation, a reçu l'approbation des trois gouvernements. Elle prévoit l'établissement d'un conseil d'administration composé de dix membres ainsi que d'un ensemble de règlements régissant la gestion de la Corporation par le Conseil.

Conformément aux ententes sur le centre-ville de Winnipeg, la Corporation reçoit des subventions des trois gouvernements. Une somme d'environ 650 000 \$ a ainsi été versée en vertu de l'entente initiale sur le centre-ville de Winnipeg. L'entente renouvelée (1986-1991) prévoit le versement de 20 millions de dollars par le biais d'une autorisation de projet et d'une entente de participation entre la Corporation et le Canada (au nom des trois gouvernements.)

Le plan préliminaire (voir Annexe 1) a servi de base à la première consultation du public qu'a menée la Corporation, à la préparation du plan de la phase I ainsi qu'à l'établissement des ententes sur le transfert des terrains intervenues avec le CN.

### **Activités de la Corporation**

Après sa nomination, le Conseil s'est familiarisé avec les travaux du groupe de travail tripartite qui a déposé son rapport en décembre 1986, a reçu des directives de la part de représentants du gouvernement, a entrepris divers travaux techniques afin d'établir la gestion de la Corporation et de procéder au transfert des propriétés dans la zone de la gare de triage de l'est.

Jusqu'à présent, la tâche principale du Conseil a été de mener une consultation de grande envergure auprès du public, d'organismes communautaires et de promoteurs. Le Conseil a voulu s'assurer que les groupes intéressés aient l'occasion de soumettre leurs idées, leurs suggestions et leurs propositions. Les administrateurs ont aussi cherché à acquérir une certaine expérience en visitant des projets de nature similaire et en rencontrant les personnes qui ont joué un rôle prépondérant dans ces derniers.

Au cours de l'été et de l'automne, le Conseil a mis la touche finale à la création de la Corporation en procédant, notamment, à la constitution obligatoire en corporation et en préparant les ententes de financement. De plus, il a aménagé les bureaux de la Corporation au 4<sup>e</sup> étage de l'édifice Century Plaza, au numéro 1 de l'avenue Wesley, à l'intersection de la rue Main.

Finalement, le Conseil a mis la touche finale aux ententes permettant d'effectuer les transferts de propriété dès l'approbation du plan de la phase I.

### **Première consultation du public**

Au début du mois de juin, le Conseil a lancé un vaste programme de consultation et d'évaluation auprès de promoteurs, de groupes et d'organismes communautaires et de particuliers afin de recueillir des réponses, des idées, des suggestions et des propositions sur le réaménagement de La Fourche. Ce programme comprenait la préparation de brochures, de dépliant et d'autres documents d'information destinés à favoriser la participation des promoteurs et de la population; la tenue d'une première assemblée publique sur les lieux mêmes du réaménagement afin de "découvrir La Fourche" et à laquelle ont assisté quelque 150 personnes et organismes; la publication d'annonces dans des journaux, des envois massifs par la poste, la participation à des émissions de lignes ouvertes à la radio afin d'inciter le public à émettre des opinions et à répondre à certaines questions; l'étude des réponses reçues à la suite d'un "appel aux promoteurs" envoyé à une multiplicité d'organismes privés, publics et institutionnels de la province, du Canada et de l'Amérique du Nord; la tenue de quatre assemblées publiques en juin, juillet et septembre afin de permettre à plus de 60 groupes communautaires, proposeurs et personnes intéressées de présenter des mémoires; l'organisation, en juin, d'une réunion spéciale sur le patrimoine à laquelle ont assisté plus de 20 groupes afin de discuter des aspects culturels et patrimoniaux du réaménagement du site; la tenue de plus de 20 réunions avec des promoteurs, des proposeurs de projets et des organismes gouvernementaux que l'aménagement de certains projets sur

le site intéressait; la consultation d'un certain nombre d'organismes gouvernementaux, d'institutions et de conseillers en aménagement reconnus; l'examen, fin octobre, des premières conclusions du Conseil avec des groupes ayant participé au programme; la visite de sites semblables afin de voir et d'analyser des projets de réaménagement de terrains riverains dans d'autres villes d'Amérique du Nord; le recours aux services de conseillers techniques afin d'examiner et d'évaluer certains aspects du plan de la phase I.

Le Conseil a demandé à chaque participant au programme de consultation du public de répondre à l'énoncé suivant qui résume les objectifs généraux et les principes de planification du réaménagement du site :

"Le réaménagement de 'La Fourche' devrait être fondé sur une association entre les secteurs public et privé. Il devrait créer un lieu privilégié et unique à Winnipeg qui compléterait et avantagerait l'ensemble du centre-ville, soulignerait le caractère historique du lieu et permettrait au public d'en bénéficier toute l'année."

"On propose d'inclure les éléments suivants à la stratégie de réaménagement de "La Fourche" :

- ° des projets historiques et culturels,
- ° un parc riverain,
- ° des activités culturelles et récréatives ainsi que des festivals,
- ° des logements de marché,
- ° des bureaux et des commerces."

Le Conseil a demandé à chaque participant de répondre aux questions suivantes :

- ° Comment "La Fourche" devrait-elle être un lieu privilégié et unique?
- ° Comment "La Fourche" peut-elle compléter et avantager l'ensemble du centre-ville?
- ° Comment peut-on reconnaître et souligner le caractère historique du site?
- ° Que peut-on faire pour que la population profite du site toute l'année?
- ° Quel devrait être l'ordre de priorité relatif de chaque composante du réaménagement?
- ° Quels autres éléments devrait-on étudier?

Le Conseil fait remarquer qu'il a reçu des réponses enthousiastes d'un grand nombre d'organismes communautaires, de promoteurs et de particuliers, ce qui démontre l'intérêt immense que le réaménagement de La Fourche suscite auprès de la population. Ces réponses confirment l'appui accordé aux secteurs public et privé afin de créer à La Fourche un lieu unique et privilégié qui compléterait et avantagerait l'ensemble du centre-ville, qui permettrait au public d'en profiter toute l'année et soulignerait le caractère historique de ce lieu, en y aménageant un parc riverain, en prévoyant des activités culturelles et récréatives, des festivals, des résidences et des entreprises commerciales. Le Conseil a reçu au total plus de 140 mémoires écrits, dont environ 40 ont été présentés par des promoteurs ou des proposeurs des projets, une quarantaine également par des organismes communautaires et 65 par des particuliers. Les comptes rendus des mémoires et des assemblées sont présentés aux annexes II et III.

Le programme de consultation du public a fait prendre conscience au Conseil de la nécessité de s'assurer que La Fourche complète les activités et les initiatives actuelles de la ville.

Le Conseil désire exprimer sa gratitude et sa reconnaissance aux nombreux groupes et particuliers qui ont participé au programme de consultation du public. Bien qu'il ne soit pas possible de mettre en pratique, au cours de la phase I, toutes les suggestions reçues, certaines d'entre elles pourraient être réalisables au cours des phases ultérieures. D'autres, par contre, s'appliqueraient davantage à d'autres endroits. Certaines propositions, qui paraissent intéressantes et souhaitables de prime abord, telles que l'installation permanente du Prairie Dog Central, se sont avérées irréalisables, au grand regret du Conseil. Néanmoins, le Conseil souhaite ardemment faire tout ce qui est en son pouvoir pour satisfaire tous les groupes, tel celui qui a proposé ce projet. Ainsi, il a négocié avec la Vintage Locomotive Society pour que, dès cet automne, cette dernière déménage son matériel à la gare de triage Greater Winnipeg Waterworks District Railway. Le Conseil encourage les organismes gouvernementaux concernés à travailler avec la Vintage Locomotive Society afin d'aménager de nouvelles installations et de nouvelles voies permanentes pour que ce train historique puisse, le long du couloir de la rivière Rouge, aller jusqu'à Selkirk et jusqu'à Lower Fort Garry et être relié à La Fourche par un autre moyen de transport.

### Objectifs et principes de planification du réaménagement du site

Le Conseil d'administration de la Corporation a étudié les objectifs généraux et les principes de planification du réaménagement de la zone de la gare de triage de l'est tels qu'établis dans le plan préliminaire et tels que présentés dans les mémoires reçus au cours du processus de consultation du public.

Le Conseil en vient à la conclusion que dans le réaménagement de La Fourche, il importe de mettre l'accent sur les objectifs particuliers qui suivent :

- **Activités récréatives publiques pendant toute l'année :** Favoriser une participation importante aux activités récréatives pendant toute l'année et créer un lieu privilégié, adapté au climat de Winnipeg.
- **Lieu public privilégié et unique :** Créer, grâce à une conception appropriée et à des activités particulières, un lieu public privilégié et unique, qui compléterait les activités actuelles de la ville et qui mettrait en valeur le panorama ainsi que les caractéristiques historiques et culturelles du site.
- **Participation des secteurs privé et public :** Promouvoir la participation des secteurs public et privé au réaménagement.

- **Aménagement polyvalent :** Chercher à créer un aménagement polyvalent--activités récréatives, aménagements historiques et culturels, logements et entreprises commerciales--sur l'ensemble du site afin d'assurer la vitalité du projet tout au long de l'année, garantir l'accessibilité à tous les groupes socio-économiques et permettre l'intégration appropriée des réalisations passées et des perspectives d'avenir.

- **Autosuffisance :** Aménager des composantes qui soient le plus possible financièrement autonomes et autosuffisantes afin d'assurer la viabilité, la durabilité et l'excellence du projet et permettre à la Corporation, dans un délai raisonnable, de ne plus dépendre des subventions gouvernementales.

Le Conseil en vient également à la conclusion que les principes de planification du réaménagement qui suivent devraient s'appliquer à la planification et au réaménagement de la zone de la gare de triage de l'est (ces principes ne sont pas présentés par ordre d'importance).

- **Histoire et culture :** Respecter et présenter les traditions historiques et culturelles de Winnipeg et de La Fourche.
- **Accès du public aux rives :** Encourager la tenue d'activités publiques (récréatives, historiques, commerciales, et artistiques) qui utilisent de façon

relativement intensive toutes les zones riveraines, et aménager des voies d'accès publiques aux rives et aux autres zones pour les piétons, les cyclistes et les personnes handicapées.

- **Site particulier et distinct :** Utiliser la voie principale et la risberme du CN afin de souligner et de renforcer "le sentiment d'appartenance" et le "caractère particulier" du site, tout en y ajoutant des composantes qui puissent servir d'écran au bruit des trains; chercher toutes les occasions de créer des effets visuels spéciaux afin de renforcer le caractère particulier de la Fourche.

- **Liens avec le reste de la ville :** S'assurer qu'il y ait des liens visuels et physiques entre La Fourche et les zones adjacentes du centre-ville (y compris les quartiers de Saint-Boniface, de Portage et Main, de Broadway et de la Bourse) ainsi qu'avec les parcs riverains adjacents; prévoir la possibilité d'aménager des réseaux de transport en commun vers le sud et le nord-est en utilisant la zone de la voie principale du CN.

- **Compatibilité climatique :** Favoriser l'utilisation du site pendant toute l'année et la conception d'installations adaptées en toute saison au climat de la ville, en prévoyant des brise-vent, des zones d'ensoleillement et d'autres installations adéquates.

• **Points de vue, axes et alignements :**  
Créer, dans la disposition des composantes du site, des axes importants qui offriront des points de vue, des angles et des alignements sur les principaux centres d'intérêt, tels que la gare Union, la cathédrale de Saint-Boniface, la silhouette des édifices de l'avenue Portage et de la rue Main et La Fourche.

• **Voie d'accès pour piétons, cyclistes et personnes handicapées :** Améliorer les voies d'accès pour piétons, cyclistes et personnes handicapées afin qu'ils puissent avoir accès à l'ensemble de la zone de la gare de triage de l'est, y compris la zone riveraine, pendant toute l'année; réduire l'impact des rues du voisinage qui constituent des "obstacles pour les piétons".

• **Protection du patrimoine :** Protéger les richesses du patrimoine situées sur le site.

• **La gare Union, porte d'entrée du site :** Reconnaître le caractère historique et les qualités architecturales de la gare, sa fonction en tant que gare de chemin de fer et la possibilité d'en faire l'une des principales portes d'entrée de La Fourche.

#### **Concept de planification du réaménagement du site**

##### • **Winnipeg et La Fourche**

Le confluent des rivières Rouge et Assiniboine--connu des résidents de la région sous le nom de La Fourche--fut,

pendant plus d'un siècle, un lieu de rencontre des Amérindiens, des Métis et des marchands de fourrures. Au cours des années 1860, plusieurs édifices, qui se multiplièrent bientôt pour former la ville de Winnipeg, furent construits autour de cet emplacement par un groupe de marchands. Cependant, à la suite de la fondation de la ville en 1874 et de la construction d'installations ferroviaires, La Fourche se transforma rapidement en site industriel urbain. Vers la fin des années 1890, La Fourche devint, à toutes fins utiles, étrangère aux préoccupations des Winnipegois, processus d'isolement que la construction de la gare Union, en 1911, rendit définitif. Entraînés par l'expansion industrielle urbaine du début du XX<sup>e</sup> siècle, les Winnipegois tournèrent le dos aux principaux avantages naturels de la région, les rivières Rouge et Assiniboine. Les rives de ces deux rivières, jadis accessibles et bourdonnantes d'activités, devinrent les arrière-cours abandonnées d'une ville en pleine effervescence.

Mais, heureusement, les urbanistes de Winnipeg et les politiciens municipaux conservèrent une forte tradition d'aménagement d'espaces verts pour les citoyens. Le Conseil d'administration des parcs de Winnipeg, créé en 1893, entreprit un ambitieux programme destiné à permettre non seulement l'aménagement de petits parcs mais aussi celui de parcs urbains importants, tels que les parcs Assiniboine et Kildonan. Ce n'est que vers les années 1960, cependant, avec la création de la Corporation métropolitaine du Grand

Winnipeg, que les premiers efforts furent consacrés pour rendre au domaine public les rives des rivières de la ville de Winnipeg. Au cours des années 1960 et 1970, on mena à bien un programme éclairé d'acquisition des propriétés riveraines et, au début des années 1980, un réseau de parcs riverains et de voies d'accès prit forme.

Au cours des dernières années, des représentants de tous les gouvernements ont reconnu le besoin de tirer profit des avantages naturels de Winnipeg. Ainsi, en 1978, on signait l'accord sur la récréation et la conservation (le programme A.R.C.). Depuis neuf ans, ce programme a permis d'investir 13 millions de dollars dans des projets riverains allant de Netley Creek jusqu'à Saint-Norbert et comprenant le qual de Saint-Boniface et le parc historique national de Parcs Canada qui sera terminé en 1988.

C'est dans ce contexte que La Fourche, après avoir été négligée pendant presque un siècle, attire à nouveau l'attention. La Fourche, lieu de rencontre d'importance nationale, exige une planification originale, éclairée et bien organisée. La Corporation de renouvellement de La Fourche, au nom de tous les Manitobains, accepte avec enthousiasme de relever le défi.

##### • **Un thème pour La Fourche**

Bon nombre de mémoires remis au Conseil suggéraient un "thème" central pour l'aménagement du site. Ces suggestions avaient pour point commun la création d'un

lieu qui serait utilisé toute l'année et où les choses, les idées et les gens pourraient se rencontrer naturellement--un lieu de rencontre au confluent des rivières Rouge et Assiniboine.

Le thème "lieu de rencontre" évoque de nombreux aspects très intéressants tels que :

- ° la rencontre du passé et du présent, illustré par des fouilles archéologiques qui témoignent d'anciennes rencontres sur un site maintenant situé au coeur de structures et d'activités modernes;
- ° la rencontre de divers peuples, dont les tribus amérindiennes, les Anglais et les Français ainsi que la mosaïque d'autres groupes ethniques qui ont colonisé l'Ouest en empruntant la porte d'entrée qu'est Winnipeg, et qui sont maintenant très présents dans le Canada contemporain;
- ° la rencontre de gens pour des fonctions officielles importantes, comme par le passé lorsque le Upper Fort Garry était le siège de l'administration de la Colonie de la rivière Rouge et que La Fourche était un lieu de commerce et de rassemblement des Métis et des Amérindiens;
- ° la rencontre de gens pour leurs loisirs, en un lieu où les résidents et les touristes peuvent se rassembler tout au long de l'année.

La Fourche sera composée d'une variété d'éléments : historiques et culturels, résidentiels, récréatifs, institutionnels

et commerciaux de soutien. Bien que chacune de ces composantes soit essentielle à la vitalité du quartier, l'aménagement de La Fourche mettra surtout l'accent sur des activités qui attireront de manière soutenue tous les Manitobains ainsi que des touristes du Canada et du monde entier. Le site sera avant tout un lieu public dont la polyvalence complètera et avantagera les quartiers environnants.

#### ° Caractéristiques et installations du site

Les principaux lieux de rencontre et de rassemblement peuvent stimuler le développement de leurs caractéristiques et installations propres adaptées à leur milieu. Les lieux de rencontre historiques d'Europe demeurent, aujourd'hui encore, d'importantes attractions--allant des vastes lieux de rassemblement, telle la Place Saint-Marc à Venise, aux places plus petites et plus intimes où se tiennent des marchés et des bazars.

Le défi de La Fourche consiste à créer un site qui représente de manière originale la culture et la nature de notre région. La variété des éléments qui entreront dans l'aménagement du site offre toute la latitude pour créer de vastes lieux de rencontre ouverts, des espaces plus restreints, de petites places ainsi qu'un réseau permettant de relier ces endroits. La conception des lieux de rencontre et des liens devra inclure des zones intérieures et extérieures afin d'encourager le public à les utiliser toute l'année et à en profiter au maximum. La première étape

consiste à reconnaître, sur tout le site de La Fourche, les lieux de rencontre naturels les plus importants afin de les protéger et de les améliorer au cours des aménagements ultérieurs. On pourra aussi concevoir des moyens pour protéger les piétons contre les intempéries et les combiner aux espaces extérieurs qui attirent le public en hiver, grâce à des zones d'ensoleillement et à des abris contre les vents froids.

La vitalité et l'attrait des zones de rencontre de tout le site de La Fourche seront renforcés par des installations multifonctionnelles dans les édifices. Les suggestions comprennent notamment la construction de logements au-dessus des installations commerciales ou récréatives ainsi que l'aménagement d'attractions publiques à l'intérieur de certaines sections qui s'intégreraient aux activités commerciales et institutionnelles.

La particularité générale de La Fourche peut être mise en valeur par des installations et des éléments visuels saisissants. Cependant, pour relever le défi, ces composantes devraient faire clairement ressortir leur appartenance à La Fourche plutôt que d'imiter des éléments étrangers au site. Des structures, des édifices, des lieux de rencontre et des installations particulières et uniques, ou une combinaison originale de ces éléments, pourraient représenter une partie de la solution. Mais peu importe l'approche, les composantes doivent refléter le climat de Winnipeg, son contraste saisissant des saisons et des couleurs; sa géographie, la rencontre des rivières, la plaine et le

ciel immense, ainsi que les traditions culturelles qui ont grandes dans ce milieu privilégié, au coeur du Canada.

Le réaménagement de La Fourche comme carrefour du Manitoba pourrait permettre, grâce à des éléments caractéristiques et à des installations particulières, de mettre en valeur nos ressources hydro-électriques. L'eau, la lumière et l'électricité pourraient souligner nos principales richesses naturelles du passé et de l'avenir d'une manière qui soit parfaitement adaptée au site. Ainsi, l'illumination du paysage pourrait faire ressortir de manière saisissante des aspects particuliers du site et des véhicules électriques pourraient servir de moyen de transport local. Il serait également possible d'aménager des jeux d'eau, comme des bassins réfléchissants, de prévoir des centres d'interprétation et de présenter des techniques innovatrices telles que des effets visuels utilisant des lasers combinés à des jeux d'eau, de lumière et d'électricité.

La lumière pourrait aussi être combinée aux changements environnementaux et au revêtement extérieur des édifices, ce qui permettrait de mettre en valeur le ciel, la neige, la glace, l'eau ainsi que d'autres aspects originaux de La Fourche, carrefour de Winnipeg.

Les installations du site pourraient inclure de nombreux autres éléments, notamment :

- ° l'aménagement paysager harmonieux de la risberme de la voie principale;
- ° la construction de portails originaux à chaque entrée du site;
- ° la conception de jardins publics intérieurs et extérieurs s'harmonisant à l'environnement;
- ° l'exposition de sculptures à l'extérieur sur l'ensemble du site;
- ° l'utilisation d'artefacts et de modules d'interprétation sur l'ensemble du site;
- ° la construction d'édifices, de rues et de places conçues de façon originale et permettant de mettre en valeur les aspects visuels du site ainsi que sa viabilité hivernale;
- ° l'utilisation de couleurs contrastantes, de brise-vent, de zones d'ensoleillement, de trottoirs chauffants pour faire fondre la neige et la glace, de marquises ou d'autres moyens de protection des voies piétonnières.

D'autres installations permettraient d'améliorer l'accès public à La Fourche, notamment des voies pour piétons, cyclistes et personnes handicapées, conformément aux principes de planification du réaménagement énoncés par le Conseil.

### **Principaux lieux de rencontre de La Fourche**

Le Conseil est arrivé à la conclusion que, pour demeurer fidèle au thème "lieu de rencontre", les réaménagements devraient préserver et rehausser l'attrait des principaux lieux de rencontre naturels de La Fourche. Les études et les analyses ont permis d'établir que les 10 points centraux qui suivent méritent qu'on leur accorde une attention particulière (voir fig. 2).

#### **• L'entrée du parc historique**

Ce point central est situé directement à l'ouest de l'entrée du nouveau parc historique national, entre le nouveau théâtre extérieur, construit sur la rive, et la gare Union. De l'entrée du parc, on aperçoit la cathédrale de Saint-Boniface de l'autre côté de la rivière Rouge. Ce serait un endroit propice à l'aménagement d'une voie piétonnière qui pourrait comprendre une place publique à partir de laquelle on pourrait avoir accès au parc et qui serait entourée d'installations permettant d'offrir des activités tout au long de l'année. Des parois de verre, que l'on pourrait ouvrir au cours des chaudes journées estivales, protégeraient la place du froid hivernal. La zone bénéficie d'un grand espace vert aménagé le long des rives (environ 9 acres, soit 3,6 hectares), ce qui offre la possibilité évidente d'y tenir des rassemblements importants. Cet endroit est également proche du centre du site et pourrait donc être facilement relié à la zone de la gare Union et à la rivière Rouge.

#### **• Le centre de La Fourche**

Ce point central est situé directement à l'ouest du nouveau quai de Parcs Canada, à l'est de l'édifice du terminal Johnson et au nord du monument commémoratif de Parcs Canada qui sera élevé au confluent des rivières. L'édifice B & B est actuellement situé à cet endroit et c'est de là que l'on pourrait avoir la meilleure vue d'ensemble du confluent, de la rivière Rouge, du nouveau parc historique national et du centre-ville. C'est un lieu propice à l'aménagement de zones que le public pourrait utiliser toute l'année--jardins ou installations récréatives--et qui offre également une vue sur les rives et le parc adjacents. Cet endroit peut être directement relié au quai du parc, au monument commémoratif du confluent, au pont menant à la Pointe-Sud, à d'éventuelles fouilles archéologiques, à tous les aménagements situés à l'ouest le long de la rivière Assiniboine et à la limite sud-est de la zone centrale du site.

#### **• La rive nord de la rivière Assiniboine**

Ce point central est situé le long de la rive nord de la rivière Assiniboine, à l'intérieur d'un arc limité par trois édifices (le terminal Johnson, le garage et le centre d'entraînement et de mise en forme) et par les deux ponts de chemin de fer. Cette zone invite au réaménagement des édifices existants et à la création d'un lieu de rencontre au centre d'un aménagement riverain adéquat que le public pourrait utiliser toute l'année et qui pourrait comprendre l'excavation des rives

afin de pouvoir, en été, y louer des embarcations et y pratiquer, en hiver, des sports extérieurs tels le patinage et le curling. En hiver, l'endroit est particulièrement attrayant comme zone d'ensoleillement à l'abri des vents froids dominants. Il fait face à la Pointe-Sud et offre un lien direct avec la rue Main, le parc déjà aménagé et les zones résidentielles.

#### **• Le site central**

Cette zone intérieure s'étend, dans la direction nord-sud, au centre des terrains de La Fourche et longe la rue perpendiculaire à l'avenue York, par laquelle on a accès au site. Elle est proche des trois zones riveraines mentionnées ci-dessus ainsi que de la zone de la gare Union. Ses limites est-ouest restent à définir. Il est toutefois évident que des lieux de rencontre intérieurs desservant la plupart des terrains de la Corporation pourront y être aménagés. C'est de là que l'on pourra avoir accès à l'entrée principale et au terrain de stationnement ainsi qu'aux principales voies piétonnières menant aux zones riveraines les plus importantes et à la gare Union. Ces voies d'accès pourraient devenir des atouts pour l'aménagement de rues commerçantes, de projets institutionnels et commerciaux, de zones résidentielles, de stationnements importants et d'autres éléments qui n'ont pas nécessairement besoin d'être situés à proximité des rivières.

• **Le sud du pont Provencher**

Cette zone, entre le pont Provencher et les terrains de Parcs Canada, est l'un des trois endroits d'où on aura directement accès à la rivière. Elle permet l'aménagement d'un éventail de projets particuliers, à condition qu'on en assure l'accès par des liens au nord et au sud le long de la rivière Rouge.

• **Le nord du pont Provencher**

La Corporation est propriétaire d'une bande de terres sur la rive entre le parc Stephen Juba et le pont Provencher. La nature commerciale de ce quartier permet d'envisager une variété d'utilisations publiques des rives, tels une marina commerciale, des voies piétonnières et publiques ainsi que des aménagements résidentiels ou hôteliers. Cette zone peut offrir un lien important avec le quartier de la Bourse et avec les terrains commerciaux adjacents du CN.

• **La gare Union**

La Corporation n'a pas d'intérêt direct dans la propriété du terrain de la gare Union. Cependant, cet édifice historique, avec son attrayante décoration intérieure, pourrait éventuellement devenir un des principaux lieux de rencontre et servir de voie d'accès aux piétons venant des rues Main et Broadway, arrivant en train et en autobus et par la ligne de transport en commun du sud-ouest. De plus, la gare offre des bureaux et d'autres installations

qui pourraient avoir des répercussions sur les terrains de stationnement et les autres aménagements de La Fourche.

• **La Pointe-Sud**

Cette zone relativement grande est tout à fait remarquable par son panorama et son histoire. L'accès y est actuellement limité et il faudra donc, si l'on veut en assurer la viabilité, que des voies d'accès plus adéquates la relient à la rue Main. Il importe d'étudier avec attention les utilisations à long terme qui seraient les plus appropriées au caractère unique de cette zone. On prévoit d'élaborer des activités publiques distinctes sur les rives et au centre de la Pointe-Sud.

• **Le pont du chemin de fer**

Le pont du chemin de fer est considéré comme le lien entre la Pointe-Sud et le reste du site. Il offre diverses possibilités de réaménagement.

• **La rivière Rouge**

La rivière Rouge, entre le quai Taché, le théâtre extérieur et le quai de Parcs Canada, offre d'excellentes possibilités pour l'organisation de festivals d'été et d'hiver ainsi que pour d'autres événements qui permettraient de souligner le lien entre La Fourche et Saint-Boniface. Ce lien pourrait être ultérieurement renforcé par l'installation d'un téléphérique au-dessus de la rivière ou par des bateaux-taxis qui relierait divers points le long des rivières.

Fort Garry Curling Club / Club de curling  
Fort Garry

Union Station / Gare Union

Main Street / rue Main

Proposed York Extension / Prolongement  
proposé de  
l'avenue York

York Ave. / av. York

Proposed St. Mary Extension / Prolongement  
proposé de  
l'avenue  
St. Mary

St. Mary Ave. / av. St. Mary

North / Nord

Cathedral / Cathédrale

Tache Ave. / av. Taché

Amphitheatre / Théâtre extérieur

Dock / Quai

Tache Dock / Quai Taché

Commemorative Point / Monument  
commémoratif

Norwood Bridge / Pont Norwood

Provencher Bridge / Pont Provencher

Red River / Rivière Rouge

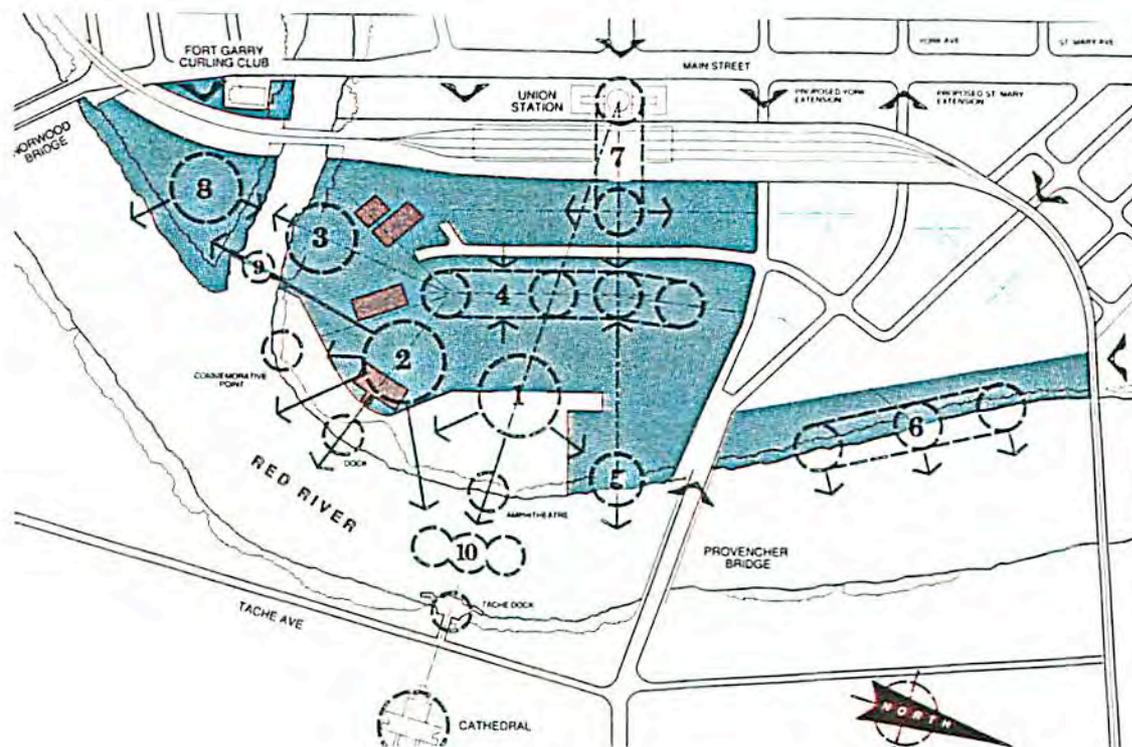


Fig. 2 PRINCIPAUX LIEUX DE RENCONTRE

- |    |                                     |
|----|-------------------------------------|
| 1  | ENTRÉE DU PARC HISTORIQUE           |
| 2  | CENTRE DE LA FOURCHE                |
| 3  | RIVE NORD DE LA RIVIÈRE ASSINIBOINE |
| 4  | SITE CENTRAL                        |
| 5  | SUD DU PONT PROVENCHER              |
| 6  | NORD DU PONT PROVENCHER             |
| 7  | GARE UNION                          |
| 8  | POINTE-SUD                          |
| 9  | PONT DU CHEMIN DE FER               |
| 10 | CENTRE DE LA RIVIÈRE ROUGE          |
- PORTAIL D'ENTRÉE
- POINT DE VUE/ORIENTATION
- AXES MAJEURS ET MINEURS
- ÉDIFICES EXISTANTS

### Principaux aspects de la phase I

Le Conseil a étudié une variété d'approches en vue de concentrer l'élaboration de la phase I dans certaines zones de La Fourche, y compris la proposition du plan préliminaire de ne réaménager, au cours de cette phase, que les terrains de la rive nord de la rivière Assiniboine.

Le Conseil reconnaît que La Fourche est un très grand site dont l'aménagement se fera en plusieurs étapes. Il est arrivé à la conclusion qu'il serait préférable d'entreprendre une variété de projets clés dès la phase I afin de stimuler les activités sur l'ensemble du site plutôt que de concentrer toutes les activités dans une seule zone. Les phases ultérieures pourraient alors venir s'y greffer.

Le Conseil souligne que chacun des points centraux du site offre des possibilités d'aménagement et que bon nombre de projets pourraient être entrepris très prochainement.

Le Conseil souligne également que le parc historique national de neuf acres que Parcs Canada ouvrira permettra d'aménager la majeure partie des plus belles rives du site avec des espaces verts et des installations riveraines permanentes. D'autres aménagements pourront relier ce parc aux terrains riverains entre les parcs Stephen Juba et Bonnycastle.

Les travaux ferroviaires sur le site de La Fourche seront terminés au printemps et à

l'été 1988, ce qui offrira de nouvelles possibilités de réaménagement. La Corporation a convenu de construire une rue menant au site de Parcs Canada à temps pour l'ouverture de ce dernier à l'automne 1988.

Finalement, le Conseil souligne que le réaménagement complet de la Pointe-Sud exigera une planification à plus long terme afin de déterminer quelles seront les installations les plus adéquates. À court terme, les rives de cette zone pourront être aménagées afin de permettre au public d'y avoir accès.

### Intégration d'éléments des secteurs privé, institutionnel et gouvernemental

Le Conseil confirme que le réaménagement de la zone de la gare de triage de l'est nécessitera un aménagement polyvalent qui intégrera physiquement les différentes parties de ce site imposant, allant des caractéristiques historiques et panoramiques de la Pointe-Sud située au confluent des deux rivières aux projets de construction d'immeubles commerciaux et de bureaux par le CN près du quartier des affaires de Winnipeg. On s'attend à ce que des liens étroits soient créés entre La Fourche et les quartiers de Broadway, de Fort Rouge, de Saint-Boniface et de la Bourse situés à proximité.

La consultation du public qu'a menée le Conseil a aussi confirmé que la stratégie de réaménagement de La Fourche incluse dans le plan conceptuel de la phase I devrait

prévoir les utilisations générales suivantes :

- Récréative
- Historique et culturelle
- Résidentielle
- Institutionnelle et commerciale de soutien

Chacun de ces éléments du plan conceptuel de la phase I est décrit plus en détail ci-dessous.

Si on veut mettre l'accent sur la participation intensive de la population, il faut que les secteurs public et privé s'engagent d'une manière efficace. C'est ce qui a été démontré dans bon nombre de réaménagements riverains qui ont été couronnés de succès un peu partout en Amérique du Nord. Les secteurs privés et institutionnel (p. ex. les maisons d'enseignement ou les sociétés de la Couronne) offrent en effet un savoir-faire éprouvé ainsi que le capital nécessaire à l'aménagement et à l'exploitation d'activités publiques autosuffisantes et de grande qualité, tels des services multimédias et d'interprétation de même que des activités récréatives et commerciales de soutien. Une corporation publique de développement offre la possibilité unique de réunir, de déblayer et de préparer des sites importants afin de réaliser un programme de réaménagement précis.

Le principe sous-jacent à la réalisation d'un aménagement polyvalent consiste à reconnaître les avantages que les activités destinées au public peuvent retirer des éléments commerciaux et résidentiels.

Ainsi, les projets résidentiels amènent des résidents qui renforcent la sécurité et la vitalité du site. Par ailleurs, les activités commerciales entraînent une utilisation intense du site pendant la semaine et viennent compléter l'utilisation qu'en fait le public en fin de semaine et en soirée.

La tâche principale de la Corporation consiste à coordonner les activités des groupes privés et institutionnels et à négocier avec ces derniers afin de s'assurer de la réalisation du plan public de réaménagement de La Fourche. Pour ce faire, la Corporation demeurera propriétaire de ses terrains et signera des baux et des ententes avec les promoteurs afin de protéger les intérêts du secteur public. Elle énoncera également des principes directeurs de planification à long terme afin d'aider et de protéger les promoteurs et le public quant à l'utilisation des terrains, à la conception des immeubles, à l'accès public, à l'aménagement paysager, aux responsabilités découlant de l'aménagement et de l'exploitation et quant aux droits de procéder à d'autres aménagements au cours des phases ultérieures, conformément à son mandat.

## Projets récréatifs

Parmi les composantes récréatives incluses dans le plan conceptuel de la phase I et devant être installées sur les terrains de la Corporation, on retrouve :

- un centre de loisirs toute saison
- un quai sur la rive de l'Assiniboine
- une marina de la rivière Rouge
- l'accès aux rives et des activités de loisirs extérieurs

Les activités récréatives représentent l'élément le plus prometteur afin d'inciter le public à profiter de La Fourche toute l'année. La diversité des activités que l'on prévoit d'implanter au cours de la phase I est destinée à attirer une grande variété de visiteurs tout au long de l'année et à permettre l'utilisation des éléments particuliers et uniques du site de façon à les intégrer au centre-ville et à avantager ce dernier. En fait, puisque bon nombre de projets récréatifs sont reliés aux rives, leur aménagement se trouve combiné à d'autres projets historiques et culturels, résidentiels ou commerciaux. Le Conseil prévoit de nombreuses possibilités de coopération entre les secteurs privé et public dans l'élaboration des projets récréatifs au cours de la phase I.

### \* Centre de loisirs toute saison

Un centre de loisirs toute saison aménagé grâce à une coopération adéquate entre les secteurs privé et public peut offrir une variété d'activités récréatives, de loisir et de mise en forme tout au long de l'année, y compris des équipements

nautiques intérieurs et des jardins publics intérieurs et extérieurs. Des études ont indiqué que plus de 600 000 visiteurs par année pourraient profiter d'un tel centre. La Corporation prévoit de consulter la ville de Winnipeg afin d'évaluer l'ensemble des activités qui pourraient répondre aux besoins actuels et futurs. Il est important que la conception de cette composante soit adaptée au site et qu'elle offre, tout au long de l'année et de l'extérieur comme de l'intérieur, une vue sur les principales zones riveraines et qu'elle prévoit des voies piétonnières attrayantes pour les personnes traversant l'installation. On devrait aussi prévoir des liens avec les activités récréatives extérieures, les restaurants, le centre multiculturel et divers projets résidentiels. De concert avec diverses autres activités, le centre de loisirs pourrait devenir un important lieu de rencontre, une zone d'accueil des visiteurs et un relais pour les activités qui se déroulent toute l'année sur le site.

### \* Quai sur la rive de la rivière Assiniboine

Des promoteurs du secteur privé ont proposé d'aménager la rive nord de la rivière Assiniboine en une zone ouverte et polyvalente afin de promouvoir des activités récréatives pendant toute l'année, intégrées à des restaurants, à un marché, à des résidences et peut-être à un petit hôtel. L'excavation des rives et la construction d'une infrastructure permanente pourraient fournir un quai public en été et servir de patinoire ou pour d'autres activités en hiver. Les activités intérieures se tiendraient

probablement dans les édifices actuels des environs et le projet serait conçu de manière à permettre au public d'y avoir facilement accès toute l'année grâce, entre autres, à l'aménagement de voies piétonnières vers la rue Main, le parc Bonnycastle et les immeubles résidentiels, hôteliers et commerciaux à l'ouest de la rue Main. La viabilité du projet dépend de l'intégration adéquate des diverses activités et des divers aménagements permettant de soutenir et d'utiliser l'infrastructure riveraine publique.

### \* Marina de la rivière Rouge

On doit étudier un projet de construction d'une marina avec quai à ball et services publics que des promoteurs du secteur privé désirent réaliser dans la zone au nord du pont Provencher. Cet aménagement intégrerait une marina à but lucratif, des activités récréatives ouvertes au public et des résidences privées. Le projet pourrait permettre d'établir un lien permanent, original et visuellement intéressant entre La Fourche et le quartier de la Bourse.

### \* Accès aux rives et activités récréatives extérieures

La Fourche offre un site magnifique où l'on peut organiser, toute l'année, des activités récréatives extérieures le long des rives, de même que dans le Parc historique national. Il pourrait y avoir notamment des terrains de jeux pour enfants, des programmes d'éveil destinés aux plus petits, divers festivals le long des rives, tel le Festival du Voyageur sur la rivière Rouge entre La Fourche et la cathédrale, du canotage et des randonnées en bateau, du patinage, du ski, de la luge

et l'aménagement complet de voies d'accès aux terrains riverains pour les cyclistes, les piétons et les personnes handicapées. L'aménagement des terrains riverains de la Corporation sera conçue de manière à faciliter et à protéger l'accès du public à ces derniers et à d'autres activités récréatives. La Corporation élabore présentement des moyens pour travailler avec les groupes intéressés afin de coordonner des programmes spéciaux tout au long de l'année.

#### **Projets historiques et culturels**

Parmi les composantes historiques et culturelles prévues dans le plan conceptuel de la phase I pour les terrains de la Corporation, on retrouve :

- des aménagements archéologiques
- des installations d'interprétation historique et culturelle
- un centre multiculturel
- un centre autochtone

De façon générale, les principaux projets énumérés ci-dessus devraient comprendre des installations d'interprétation historique et culturelle ainsi que des activités de participation. Ces dernières permettraient de reconnaître les réalisations passées et les perspectives d'avenir du site grâce à l'utilisation d'éléments de haute qualité favorisant la participation et l'interaction du public. On pourrait ainsi y retrouver des installations multimédias, des programmes culturels et des modules d'interprétation "interactifs". Ces activités devraient être reliées, si cela est souhaitable, aux plans d'aménagement du parc historique national.

Le Conseil souligne que l'aménagement de La Fourche doit être un complément aux activités artistiques et culturelles du quartier de la Bourse et d'autres endroits de Winnipeg. En plus des projets mentionnés ci-dessus, la phase I prévoit l'aménagement d'installations et d'éléments appropriés au site, tels que des sculptures exposées à l'extérieur et des jardins spéciaux.

#### **• Aménagements archéologiques**

Les fouilles publiques prévues dans la phase I devraient commencer au cours de l'été 1988 sur le site du Ford Gibraltar II/Fort Garry I qui enjambe les terrains de Parcs Canada et de la Corporation directement à l'est du chemin de fer. On étudiera aussi la possibilité d'effectuer des fouilles semblables dans la zone de la Pointe-Sud où le Fort Rouge pourrait avoir été construit. Les groupes archéologiques qui entreprendront ces fouilles devront obtenir les fonds nécessaires à leur réalisation, à la participation de la population et à la rédaction de leur rapport. La Corporation entend retenir les services de conseillers pour l'aider à planifier les activités archéologiques et les activités reliées au patrimoine.

#### **• Installations d'interprétation historique et culturelle**

Plusieurs personnes ont proposé d'aménager des installations d'interprétation et des équipements audio-visuels modernes afin d'offrir des activités d'interprétation historique et culturelle et des services d'orientation des touristes. Ces installations pourraient comprendre des éléments aussi variés que des modules de

participation et des équipements multimédias ou des spectacles son et lumière permanents et originaux faisant appel au laser. Le public-cible serait aussi bien les Winnipegois que les touristes. Une planification approfondie sera nécessaire afin de déterminer la façon la plus adéquate de réaliser cette composante. Par ailleurs, l'aménagement de nouvelles installations dépendra des fonds disponibles, de l'ampleur des aménagements et des capacités de programmation. On prévoit également des expositions et des activités d'interprétation sur l'ensemble du site et traitant des chemins de fer et d'autres aspects particuliers du patrimoine. En plus des fouilles archéologiques, il serait possible d'inclure l'observation et l'explication des activités de transport par rail et par eau d'hier et d'aujourd'hui ainsi que la commémoration des faits et gestes des peuples de la région.

#### **• Centre multiculturel**

Nombreux sont les particuliers et les organismes communautaires qui ont proposé l'aménagement d'une installation multiculturelle (qui regrouperait des zones d'exposition et de spectacle ainsi que des bureaux, une bibliothèque, un gymnase, des salles de séminaire et de réunion) à laquelle auraient accès tous les groupes culturels du Manitoba. Le centre pourrait devenir un important lieu de rencontre public pendant toute l'année. Il pourrait être situé entre les terrains riverains et le coeur du site. D'importantes activités susceptibles d'attirer le public pourraient s'y dérouler, telles que la vente de

mets ethniques et de pièces d'artisanat, et il pourrait abriter des installations de présentation ou de diffusion d'émissions. La construction de cet édifice est assujettie à l'obtention du capital nécessaire et aux exigences de la gestion suivie du centre.

#### • Centre autochtone

Le Conseil reconnaît la contribution particulière des peuples amérindiens et métis à l'aménagement initial de La Fourche et il étudie la possibilité d'établir un centre pour les communautés autochtones de la province ou de tout le pays. Dirigé par les Autochtones, un tel centre permettrait de répondre à une variété de besoins. Il pourrait ainsi servir de centre local d'activités sociales et culturelles, de lieu de rencontre national, d'archives nationales ou de centre provincial du patrimoine autochtone. Si le projet devait se réaliser, il permettrait de concevoir un modèle architectural reflétant le caractère du site. Puisqu'il prévoit un projet d'importance nationale, le Conseil s'attend à mener une consultation intensive avec les organismes amérindiens, métis et gouvernementaux compétents.

#### Aménagement résidentiel

Le plan préliminaire indique qu'entre 500 et 1 100 unités résidentielles de qualité pourraient être construites au cours des cinq premières années sur les terrains de la Corporation, avec une densité nette d'environ 80 unités à l'acre, et de manière à assurer l'intégration de ces résidences aux autres éléments du site.

Le Conseil a évalué la composante résidentielle à partir des soumissions qu'il a reçues de promoteurs, de groupes communautaires et de particuliers intéressés à la question. Il arrive à la conclusion que la construction de logements additionnels au centre-ville de Winnipeg demeure réalisable et souhaitable et qu'un tel aménagement améliorera la viabilité, la vitalité, l'attrait et l'utilisation continue de La Fourche, à condition toutefois que la Corporation énonce des principes directeurs sur le lieu, la densité, la hauteur et la vocation du rez-de-chaussée des immeubles résidentiels. Ces principes directeurs permettront par exemple de s'assurer que, sur tous les terrains riverains, l'accès public des rez-de-chaussée sera protégé et que les principaux points de vue seront accentués. Le Conseil cherche également des concepts architecturaux originaux et d'autres caractéristiques appropriées au caractère de La Fourche.

Un grand nombre d'appartements du centre-ville de Winnipeg arrivent actuellement mis sur le marché. Il est donc évident que les futurs aménagements de La Fourche devront être ciblés avec précision en fonction des divers segments du marché. Néanmoins, après avoir examiné les propositions de plusieurs promoteurs du secteur privé, le Conseil en vient à la conclusion qu'entre 500 et 1 100 unités résidentielles pourront être aménagées sur le site de La Fourche au cours de la phase I grâce à une mise en marché sélective. Le nombre exact et la variété des unités dépendra des programmes de réaménagement mis en oeuvre au cours de cette période

ainsi que des possibilités qui se présenteront pour intégrer favorablement les résidences à ces programmes.

Le Conseil arrive également à la conclusion que l'aménagement résidentiel de La Fourche devrait être amalgamé à d'autres composantes de l'ensemble des terrains de la Corporation et qu'il ne devrait y avoir sur le site aucune enceinte importante composée d'unités à usage exclusivement résidentiel. On prévoit d'autres possibilités d'aménagement résidentiel continu après la phase I, principalement dans les zones centrales du site. Les programmes résidentiels initiaux devraient s'intégrer à des projets récréatifs et commerciaux et être composés principalement d'immeubles en copropriété et d'immeubles à appartements de densité faible à moyenne afin de créer sur les terrains riverains un quartier urbain ouvert au public, vibrant et animé. La Corporation étudie également des projets de densité moyenne près des rives, pourvu que le public ait entièrement accès à ces zones et que les projets soient situés de façon stratégique afin de rehausser d'autres composantes du site, telles que la zone d'entrée aux terrains adjacents au pont Provencher, l'entrée le long de la rivière Assiniboine ou les zones centrales qui mettent en valeur l'entrée du parc historique national.

#### • Immeubles en copropriété

Le Conseil a reçu des propositions pour la construction sur les terrains riverains de plusieurs projets directeurs comprenant des immeubles en copropriété de qualité dont le rez-de-chaussée abriterait des entreprises récréatives et commerciales. La

Corporation percevrait un loyer pour la location de ses espaces commerciaux et les projets exigeraient l'aménagement de terrains de stationnement garantis pour les copropriétaires et les locataires.

#### • Résidences pour personnes âgées

Plusieurs intervenants ont fait part de l'intérêt qu'il y aurait à construire des résidences pour personnes âgées au cours de la phase I et le Conseil a reçu plusieurs propositions en ce sens, y compris pour des maisons de santé pour personnes âgées ainsi que pour divers projets d'appartements "loués à vie" semblables à ceux aménagés avec succès au nord de l'avenue Portage. Il ressort des conversations avec les promoteurs que les projets de résidences pour personnes âgées pourraient être répartis sur l'ensemble du site pourvu que des projets récréatifs y soient déjà établis, ou soient en voie de l'être, afin d'assurer à la fois l'accès aux piétons, les services de transport en commun ainsi que la vitalité du site. Le rez-de-chaussée des résidences pour personnes âgées pourrait aussi être ouvert au public. On remarque par ailleurs que les personnes âgées représentent aujourd'hui un marché en pleine expansion dans le secteur de l'habitation.

#### • Marché locatif

Certaines propositions indiquent qu'il pourrait y avoir un intérêt pour des unités de logement de qualité situées principalement dans les zones à proximité des terrains riverains. Bien qu'il soit possible de procéder à des aménagements très denses, on prévoit des projets initiaux plus modestes et d'une densité

nette de faible à moyenne. Le terminal Johnson serait l'un des édifices qui pourrait être réaménagé afin d'abriter des appartements ou des bureaux (aux étages supérieurs) et des commerces (au rez-de-chaussée).

#### • Autres projets résidentiels

Le Conseil n'a reçu aucune proposition particulière pour la construction d'autres types de projets résidentiels. Cependant, certains organismes communautaires ont fait part de leur souhait que les aménagements résidentiels du site regroupent un échantillonnage de tous les types d'habitations de Winnipeg. Divers moyens pourraient permettre d'atteindre cet objectif, notamment des projets coopératifs ou un programme d'aide gouvernementale aux personnes habitant dans des projets locatifs. Comme pour tous les autres projets, il est important que l'aménagement soit conçu de façon originale et qu'il comporte des éléments distinctifs de qualité qui respectent les principes et les objectifs généraux du plan d'aménagement de La Fourche.

#### • Projets institutionnels et commerciaux de soutien

Le plan préliminaire souligne les attentes quant à l'aménagement des terrains conservés par le CN dans la zone de la gare de triage afin d'accueillir des bureaux et d'autres types d'utilisations commerciales, y compris des magasins spécialisés ou de vente à rabais, et quant à l'aménagement de projets gouvernementaux, institutionnels ou d'immeubles de bureaux aussi bien sur les terrains de La Fourche que sur ceux du CN. Le plan préliminaire propose également la

construction de voies piétonnières protégées contre les intempéries qui relieront le quartier commercial du CN à la Pointe-Sud, ainsi que la rénovation et le réaménagement de la gare Union.

Les ententes intervenues entre la Corporation et le CN pour l'acquisition des terrains permettent tous les aménagements prévus dans le plan préliminaire de La Fourche, sous réserve que tout projet important d'immeubles de bureaux sur les terrains de La Fourche soit approuvé par le CN. Une telle condition a pour but d'empêcher que la Corporation ne fasse concurrence au CN dans ce domaine. Le nouveau règlement de zonage proposé par la ville de Winnipeg permettra d'aménager une grande variété de composantes commerciales, de commerces de détail, d'installations récréatives et culturelles ou au très sur l'ensemble des terrains non riverains de la zone de la gare de triage de l'est.

En plus des projets résidentiels et récréatifs mentionnés plus haut, le Conseil a reçu des propositions pour l'implantation de commerces de détail, de projets institutionnels et d'autres types de projets commerciaux sur ses terrains. Le Conseil a étudié ces propositions en tenant compte principalement du respect du thème "lieu de rencontre public" et de son objectif de créer l'amalgame d'activités le plus approprié à La Fourche. Le Conseil relève tout particulièrement la proposition de la Fédération métisse du Manitoba qui met l'accent sur l'importance du commerce dans l'histoire du site et le fait que la Fédération soit très intéressée à participer à des projets commerciaux à La

Fourche. Les projets commerciaux, institutionnels et d'aménagement de bureaux peuvent contribuer à la vitalité du site, à l'accroissement de l'utilisation par le public et à l'autosuffisance pendant les heures normales de bureau. De plus, de tels projets peuvent contribuer à l'aménagement de voies d'accès au site (piétons, automobiles, transport en commun), d'espaces intérieurs et extérieurs ouverts au public, de terrains de stationnement ouverts en soirée, les fins de semaine et les jours fériés. Les principales composantes institutionnelles permettraient de mettre en valeur l'aspect physique du site grâce à des conceptions architecturales et à des aménagements paysagers innovateurs et originaux.

Le Conseil conclut que le plan conceptuel de la phase I, qui prévoit un aménagement polyvalent sur les zones centrales de La Fourche et sur les zones adjacentes à l'avenue York et à la voie principale du CN, devrait inclure des projets de commercialisation ainsi que des projets institutionnels et commerciaux. Si cela est possible, on encouragera les projets importants à contribuer au réaménagement des voies d'accès au site par la gare Union à partir de la rue Main. Le Conseil arrive à la conclusion que, de façon générale, les projets les plus appropriés seront composés d'éléments à caractère public qui viendront compléter d'autres composantes (culturelles, historiques, artistiques ou récréatives) ou les objectifs du programme général de la phase I.

Les projets de commercialisation, les projets institutionnels et les autres

composantes commerciales du plan conceptuel de la phase I du réaménagement des terrains de la Corporation comprennent ce qui suit :

- une rue cosmopolite
- des installations hôtelières
- le réaménagement du terminal Johnson
- un marché public
- des projets institutionnels publics
- le réaménagement du pont de chemin de fer
- des restaurants et d'autres projets commerciaux

#### • Rue cosmopolite

Le Conseil a reçu une proposition pour l'aménagement, dans des rues piétonnières, de petites entreprises commerciales spécialisées surtout dans l'épicerie fine, l'artisanat et les produits et services connexes. Ce projet pourrait créer des liens importants entre les diverses composantes du site. Pour être rentable, cet aménagement exigera une conception et une gestion adéquates qui assureront la viabilité essentielle au programme de réaménagement de La Fourche.

#### • Installations hôtelières

Le réaménagement de La Fourche, tel que planifié pour la phase I, entraînera une utilisation importante du site par la population. Le Conseil considère donc que l'on devrait envisager, dans le plan conceptuel de la phase I, l'aménagement d'installations hôtelières limitées et pittoresques, et appropriées au site.

#### • Réaménagement du terminal Johnson

Des bureaux, un petit hôtel ou encore des appartements pourraient être aménagés dans le terminal Johnson. Le Conseil continuera d'étudier cette question.

#### • Marché public

Le Conseil a commandé une étude pour examiner la possibilité de créer un marché public intérieur ouvert toute l'année ainsi que les avantages qu'il y aurait à réaliser un tel projet à La Fourche plutôt que dans le quartier de la Bourse. Après avoir étudié les propositions qui lui ont été soumises ainsi que le rapport des conseillers indépendants, le Conseil est arrivé à la conclusion que le garage et les installations d'entraînement et de mise en forme situés sur les terrains de La Fourche offraient une excellente occasion de réaliser un projet directeur de marché public spécialisé à Winnipeg. Le Conseil est convaincu que les avantages qu'offre cet endroit, avec ses terrains de stationnement, ses installations riveraines et son bassin de résidents, sont égaux, sinon supérieurs, à ceux du quartier de la Bourse et qu'ils sont beaucoup plus propices à la viabilité d'un tel projet à Winnipeg à l'heure actuelle. Le marché devrait être relié aux terrains riverains et aux autres commerces du site.

#### • Projets institutionnels publics

Le Conseil a reçu des propositions et des suggestions pour l'aménagement d'importants projets institutionnels à La Fourche, dont un centre régional de diffusion et de spectacles ainsi que des installations d'enseignement, de recherche et autres. Le Conseil conclut que des projets

Institutionnels appropriés attireraient un nombre important de personnes sur le site durant toute l'année et améliorerait ainsi le programme général de la phase I.

• **Réaménagement du pont de chemin de fer**

Le pont de chemin de fer est un des principaux liens avec la Pointe-Sud. Il offre des possibilités intéressantes par des voies piétonnières, des restaurants et autres installations de restauration ainsi que pour des installations d'interprétation tel un spectacle de son et lumière. On évaluera ces possibilités, entre autres, afin d'élaborer le programme le plus adéquat possible pour la phase I.

• **Restaurants et autres projets commerciaux**

Le plan conceptuel de la phase I prévoit que la Corporation aménagera des restaurants, des commerces de détail pour les résidents de La Fourche, ainsi que d'autres commerces de détail et projets commerciaux, dans la mesure où ces aménagements seront compatibles avec les objectifs de la phase I et qu'ils seront réalisables en vertu des règlements locaux actuels. Cependant, le Conseil ne propose pas l'utilisation de ses terrains pour des installations commerciales qui ne favoriseraient pas une interaction importante avec la population puisque ces dernières seraient mieux situées sur les terrains adjacents du CN.

**Voies d'accès au site et propriété des terrains**

Le Conseil confirme l'aménagement des principales voies d'accès à la zone de la

gare de triage de l'est et des principaux services publics prévus dans le plan préliminaire, y compris le prolongement proposé des avenues York et St. Mary jusqu'au pont Provencher qui devrait être ouvert à la circulation en 1992, la construction d'une nouvelle rue nord-sud partant de l'avenue Pioneer et reliant les terrains du CN et de la Corporation, la possibilité de construire de nouvelles voies d'accès allant de la rue Main à la partie sud du site. Par ailleurs, le plan préliminaire précise que le réseau routier interne sera conçu pour faciliter les déplacements à l'intérieur du site et pour faciliter l'accès des rives aux piétons.

• **Nouvelles voies d'accès**

Le Conseil a déterminé que la construction de nouvelles voies d'accès à La Fourche est un aspect essentiel à la réalisation du programme de la phase I. Il sera donc nécessaire d'entreprendre ce qui suit :

• **Prolongement des avenues York et St. Mary**

À l'heure actuelle, la ville de Winnipeg prévoit commencer la construction du prolongement des avenues York et St. Mary en 1991 pour terminer les travaux au plus tard en novembre 1992. De plus, les travaux de rénovation du pont Provencher et la réorientation de sa poutre ouest afin d'être aligné avec le prolongement des avenues York et St. Mary devraient être entrepris en 1989 et les travaux d'ingénierie devraient débiter immédiatement. Ce projet comprend un embranchement temporaire aux avenues Water et Pioneer, par le nouvel alignement sur l'avenue St. Mary jusqu'à ce que le

prolongement des avenues York et St. Mary soit ouvert à la circulation.

Le Conseil craint que le calendrier présenté ci-dessus, qui prévoit l'ouverture du prolongement des avenues York et St. Mary après la fin du programme de la phase I, ne risque d'avoir des effets préjudiciables sur ce dernier. Il arrive donc aux conclusions suivantes :

a) Il faudrait faire en sorte d'étudier la possibilité d'ouvrir les prolongements à la circulation dès que possible avant 1992 afin de faciliter le réaménagement de la zone de la gare de triage de l'est au cours de la phase I et d'accroître les possibilités que la Corporation puisse s'autofinancer dans un délai raisonnable.

b) la ville de Winnipeg devrait coopérer avec la Corporation et avec le CN afin que la nouvelle rue nord-sud reliant l'avenue Pioneer à La Fourche, ainsi que les segments faisant partie du prolongement des avenues York et St. Mary, soient terminés avant l'automne 1988, date qui est actuellement prévue. Cela permettrait l'accès au projet de Parcs Canada dès son ouverture et aux projets de La Fourche dont l'ouverture est prévue au printemps 1989. La construction de cette route devrait être compatible avec les travaux sur le pont Provencher qui seront entrepris en 1989, ainsi qu'avec les embranchements temporaires aux avenues Water et Pioneer.

c) la ville de Winnipeg devrait collaborer avec la Corporation et avec le CN afin de déterminer les exigences conceptuelles des nouveaux services publics destinés à la

zone de la gare de triage de l'est et installés dans le passage du prolongement de l'avenue York, de façon à ce que les travaux soient terminés le plus tôt possible et de préférence en 1988. Ces services comprennent notamment le drainage des terrains, les égouts et les conduites d'eau principales. Cela permettra à la Corporation de s'assurer que l'infrastructure des services de base pour La Fourche soit installée la même année que sera construite, sur les terrains de la Corporation, la nouvelle rue nord-sud.

#### **Accès à partir du sud de la rue Main**

Le Conseil ne croit pas que la Corporation sera en mesure de financer l'aménagement d'un nouveau passage sous la voie ferrée, qui partirait de l'avenue Assiniboine, ou de participer au réaménagement complet du passage inférieur de la gare Union afin de faciliter l'accès du public. Il considère toutefois qu'il peut être possible d'aménager rapidement des voies d'accès secondaires de la rue Main à La Fourche à partir du passage inférieur situé près de la rivière Assiniboine. Cette dernière possibilité sera étudiée plus en profondeur afin d'être incluse dans le plan de la phase I.

#### **• Pointe-Sud**

Le Conseil craint qu'il n'y ait pas suffisamment de voies d'accès à la Pointe-Sud pour les piétons et les véhicules de service à partir de la rue Main, surtout au moment du réaménagement du pont Norwood. Par conséquent, il considère que la ville de Winnipeg et la Corporation devraient s'entendre pour que des voies d'accès pour piétons et véhicules menant de la rue Main

à la Pointe-Sud soient prévues lors du réaménagement du pont Norwood.

#### **• Voies réservées au transport en commun**

Le Conseil appuie fortement l'aménagement, au cours de la phase I, de voies réservées au transport en commun, menant à la zone de la gare de triage de l'est à partir des quartiers nord-est et sud-ouest de Winnipeg. Il souligne par ailleurs qu'un projet tel que la ligne sud-ouest de transport en commun permettra à un grand nombre de passagers de se rendre sur le site par la gare Union et créera un lien important entre les zones de l'avenue Portage et de l'avenue Graham et La Fourche.

#### **• Services de transport en commun spécialisés**

Plusieurs propositions ont souligné la nécessité que de nouveaux moyens de transport en commun relient La Fourche aux divers quartiers adjacents du centre-ville de Winnipeg. Le Conseil appuie l'établissement par la ville de Winnipeg, au cours de la phase I, de services d'autobus spéciaux qui seraient clairement identifiés dans ce but. Au cours des phases ultérieures on pourra examiner la possibilité d'implanter des systèmes techniquement plus avancés afin de relier La Fourche aux autres quartiers du centre-ville.

#### **• Autres voies d'accès**

Le Conseil estime que le réseau routier situé à l'intérieur de la zone de la gare de triage de l'est (autre que le prolongement des avenues York et St. Mary et que la rue nord-sud partant de l'avenue Pioneer) doit être conçu pour répondre aux

besoins locaux du site et pour faciliter l'accès des piétons à tous les terrains riverains.

Le Conseil a reçu des propositions demandant que divers ponts de la rivière Rouge puissent être ouverts à partir du lac Winnipeg jusqu'à La Fourche afin de permettre le passage de grands bateaux. Le Conseil appuie toute initiative réalisable qui pourrait renforcer les liens entre La Fourche et les régions du nord et du sud.

Le Conseil appuie les mesures destinées à améliorer les liens entre Saint-Boniface et La Fourche, y compris la construction possible d'un téléphérique, les services de bateaux-taxis, un pont de glace et l'amélioration des voies piétonnières et des pistes cyclables sur le pont Provencher.

Le Conseil appuie également les mesures destinées à permettre aux piétons, aux cyclistes et aux personnes handicapées d'avoir accès aux rives et à l'ensemble de La Fourche.

#### **• Propriété des terrains**

Le Conseil confirme que le CN conservera les 18 acres de terrain au nord de l'avenue York, tel qu'indiqué dans le plan préliminaire. Il est par ailleurs entendu que le CN et la Corporation coopéreront au réaménagement des terrains situés dans la zone de la gare de triage de l'est entre la rivière Rouge (où la Corporation est propriétaire des terrains riverains) et les rues (où le CN est propriétaire des terrains). Il est prévu que, si la Corporation le désire, une rue partant du réseau routier nord-sud de l'avenue Pioneer pourra être construite jusqu'aux terrains riverains.

### Activités de la Corporation au cours de la phase I

Au cours de la phase I, la Corporation de renouvellement de La Fourche prévoit réaliser les activités suivantes :

#### • Déblaiement et déménagement

Ces activités comprennent le paiement au CN du démantèlement et du déménagement de ses installations ferroviaires, la démolition nécessaire de certains édifices importants, les travaux de stabilisation des rives et les travaux de terrassement et de nivellement sur les terrains de la Corporation.

#### • Aménagement des voies d'accès, des services publics et des terrains de stationnement

Ces activités comprendront l'aménagement de voies d'accès aux terrains de la Corporation par passage inférieur à partir de la rue Main (à l'exception du prolongement des avenues York et St. Mary), la construction de rues, l'installation de services municipaux et l'aménagement de terrains de stationnement.

#### • Aménagement paysager et embellissement des rives et du site

Ces activités comprendront l'aménagement d'éléments et d'installations tels que la construction de portails, l'embellissement de la risberme de la voie ferrée, l'aménagement paysager des rives et d'autres éléments du site, ainsi qu'une assistance à la construction de voies piétonnières à l'abrides Intempéries.

### • Aide financière des principales installations

La Corporation est autorisée à fournir une aide financière limitée et des stimulants, dans la mesure où son budget le permet, afin d'appuyer l'aménagement de composantes et la réalisation de projets importants sur ses terrains. Cet appui prendra la forme d'une aide financière aux promoteurs et aux agences ou aux organismes communautaires à but non lucratif afin qu'ils puissent mener des études de financement, de faisabilité et d'impact, des travaux de planification et de conception ainsi que des évaluations historiques sur les terrains de la Corporation.

#### • Propriété et entretien des édifices et des terrains

Cette facette des activités de la Corporation comprendra le paiement des sommes reliées à la propriété des édifices et des terrains de la Corporation, y compris les impôts fonciers, les assurances, la sécurité, l'entretien des terrains et des édifices ainsi que la gestion de travaux, de rénovations ou de projets particuliers.

#### • Programme de réaménagement

Ces activités comprendront le versement de sommes reliées à l'acquisition des terrains, à la planification de l'aménagement du site, à la planification et à la coordination de la conservation du patrimoine, à la planification financière, aux relations publiques et à la consultation, à la programmation des

événements publics, à la réalisation et à la surveillance des programmes ainsi qu'à la négociation des contrats et des ententes touchant tous les aspects des activités de la Corporation, y compris les ententes avec les organismes publics, privés et à but non lucratif qui ont proposé de réaliser des projets ou des composantes sur les terrains de la Corporation.

#### • Administration

Cet aspect des activités de la Corporation comprend le versement des sommes requises pour l'administration et la gestion des programmes de la Corporation, y compris les dépenses reliées aux activités des dirigeants, des membres du Conseil, du personnel et des conseillers ainsi qu'aux bureaux et aux installations.

On s'attend à ce que la Corporation puisse s'autofinancer dans un délai raisonnable grâce à la location de ses terrains à des promoteurs et à des proposeurs de projets à qui il reviendra de défrayer tous les frais de jouissance des terrains (p.ex. : impôts, entretien, sécurité, assurances, services publics, etc.) et qui verseront également le loyer des terrains à la Corporation. Cette dernière tirera aussi des revenus des terrains de stationnement et de ses autres entreprises. La Corporation a le droit de conserver et d'utiliser toutes les sommes qu'elle reçoit afin de réaliser le plan de la phase I et les programmes ultérieurs. Ces sommes n'auront aucun effet sur le financement initial par les trois gouvernements.

Le Conseil reconnaît que les programmes publics et spéciaux reliés au patrimoine ainsi que les activités de planification et de consultation méritent une attention particulière. Ils sont présentés ci-dessous.

#### **Planification des programmes reliés au patrimoine**

La Corporation a l'intention de retenir les services d'un conseiller en archéologie et en patrimoine afin qu'il prépare un plan d'évaluation de l'impact archéologique et afin qu'il aide à l'élaboration d'un programme archéologique public et à l'établissement d'installations d'interprétation du patrimoine.

On s'attend à trouver des sépultures au cours du réaménagement du site et qu'il soit alors nécessaire d'inhumer à nouveau les restes. La Corporation prévoit de réserver un endroit à cette fin. Si les sépultures peuvent être identifiées comme appartenant à des représentants d'un groupe culturel particulier, il reviendra alors à la province du Manitoba de consulter cette communauté afin de régler les questions délicates qui peuvent se présenter en de telles circonstances. Si ces communautés le désirent, un cimetière ou un monument pourrait alors être aménagé sur le site.

La Corporation est aussi vivement intéressée à poursuivre, au cours de la phase I, la planification et la consultation nécessaires à la réalisation de projets historiques et culturels particuliers tels qu'un centre multiculturel, un centre autochtone et

diverses installations d'interprétation historiques.

Finalement, la Corporation sera soumise à la Loi sur les richesses du patrimoine, surtout en ce qui a trait aux édifices et aux richesses archéologiques situés sur le site. C'est pourquoi le plan financier de la phase I prévoit une consultation et une planification à ce sujet. La Corporation exerce ses activités en partant du principe qu'elle remettra à la province tout artefact découvert sur le site et qu'elle réaménagera les édifices à condition qu'elles puissent leur trouver une utilisation adéquate. Le Conseil fait remarquer que les fonds dont il dispose ne lui permettent pas d'entreprendre des programmes d'envergure de conservation et de réaménagement du patrimoine et qu'il s'adressera à ses actionnaires si le coût de tels projets dépassent la somme que les promoteurs et les proposeurs de projets sont prêts à verser. De plus, le Conseil craint que l'édifice B & B, situé à un point central du réaménagement de La Fourche, ne soit en mauvais état et qu'un réaménagement de sa structure ne s'avère trop onéreux.

#### **Programmation d'activités publiques, consultation et planification**

Il est évident que La Fourche est encore méconnue de la plupart des citoyens de Winnipeg. Un aspect important des premières responsabilités de la Corporation consiste à changer cette situation. L'ouverture du parc historique national à l'automne 1988, quand toutes les activités ferroviaires auront cessé et

toutes les voies ferrées auront été démantelées, fournira une occasion unique en ce sens. Ainsi, au cours de la phase I, le Conseil établira une programmation d'activités publiques afin d'encourager la population à découvrir et à utiliser La Fourche.

Jusqu'à présent, le Conseil a mené une importante consultation du public et il entend poursuivre cette activité au moyen d'une réunion publique annuelle où il présentera un rapport de ses activités et où il cherchera à obtenir des réponses et des commentaires de la part de la collectivité. Par ailleurs, le Conseil consultera régulièrement les trois gouvernements.

Dès l'approbation du plan de la phase I, le Conseil prévoit d'encourager certains promoteurs et proposeurs de projets à réaliser les projets de la phase I. Le Conseil a l'intention de créer un comité consultatif sur la planification afin d'encourager l'excellence dans la conception et la planification des projets. Le Conseil est persuadé que des promoteurs et des proposeurs de projets qualifiés sont prêts à se lancer dans la réalisation de certaines des composantes. Le Conseil est aussi prêt à mener les discussions et à élaborer la planification nécessaires à la réalisation de plusieurs des composantes historiques et culturelles.

#### **Plan financier de la phase I**

Le Conseil a étudié le plan financier préliminaire à la lumière du plan conceptuel de la phase I, des propositions

reçues des promoteurs et des proposeurs de projets et des analyses effectuées par son personnel et ses conseillers.

Le Conseil arrive à la conclusion que le programme de la phase I, qui reçoit 20,6 millions de dollars en subvention gouvernementale, entraînera des investissements privés, institutionnels et autres de plus de 100 millions de dollars au cours des cinq premières années. De plus, comme il est expliqué ci-dessous, le Conseil prévoit qu'un financement additionnel de la part du secteur public sera nécessaire pour que des éléments particuliers et très importants pour la réalisation du plan de la phase I puissent être aménagés.

Les conclusions de l'étude par le Conseil des aspects touchant la capacité de la Corporation à s'autofinancer dans un délai raisonnable sont présentées ci-dessous.

#### • Dépenses projetées et contribution des actionnaires

Les 20,6 millions de dollars de financement initial versés à la Corporation par ses actionnaires seront utilisés au cours des trois premières années d'activités (de 1987-1988 à 1989-1990 inclusivement) principalement pour effectuer des travaux directs en ce qui a trait au débâlage et au déménagement, à la construction de rues, aux services, au terrain de stationnement et aux principaux travaux d'aménagement paysager, ainsi que pour défrayer les coûts initiaux d'administration de la Corporation, les frais d'aménagement et de jouissance des

terrains. Il se peut également que la Corporation participe activement à l'aménagement et à l'exploitation de certains projets et qu'elle aide à la planification de certains autres.

Le Conseil conclut que si l'on veut que les fonds soient suffisants pour mener à bien le programme de la phase I, il faudra faire des projections prudentes et prévoir que les frais d'administration et d'aménagement, y compris les frais de jouissance des terrains non loués, demeureront en moyenne à environ 2 millions de dollars par an au cours de la phase I et qu'ils seront en moyenne supérieurs à 1,5 millions de dollars par an au cours des cinq années suivantes. Le Conseil prévoit également que ses dépenses en capital s'élèveront à près de 19 millions de dollars au cours des cinq prochaines années.

Le Conseil prévoit que sur les 20,6 millions de dollars de subventions versés par les trois gouvernements, il sera nécessaire de dépenser les sommes indiquées ci-dessous afin de défrayer les coûts de la phase I, y compris une aide limitée pour la planification et l'aménagement de projets directs :

1987-1988	4 100 000 \$
1988-1989	10 622 000
1989-1990	5 935 000
Total	20 657 000 \$

Comme il est indiqué ci-dessous, la Corporation empruntera des fonds afin de

défrayer les coûts en sus des subventions qui lui sont accordées. Ces emprunts seront remboursés à partir des revenus futurs de la Corporation.

#### • Financement des projets et des composantes

Les principales composantes de la phase I, ce qui comprend la plupart des projets résidentiels, institutionnels et commerciaux de soutien, peuvent être aménagés par des groupes privés et institutionnels déjà établis sans que le secteur public n'ait à accorder de soutien financier additionnel. Cependant, l'aménagement d'autres composantes majeures de la phase I, dont un grand nombre d'installations historiques, culturelles et récréatives, nécessitera une aide financière importante de la part de l'Opération centre-ville de Winnipeg, de l'Entente auxiliaire Canada-Manitoba sur le tourisme et d'autres sources des secteurs public et privé. Certains projets d'activités publiques ne pourront être réalisés que lorsque les questions relatives au financement à long terme de leur exploitation auront été résolues.

#### • Location des terrains pour chacun des projets

Afin que la Corporation puisse s'autofinancer, il sera nécessaire que des projets viables et autosuffisants soient aménagés sur ses terrains à des moments opportuns. Chaque projet réalisé sur un terrain loué dont les frais de jouissance seront à la charge du locataire. Ce dernier versera également un loyer raisonnable à la Corporation. Ainsi, le

Conseil est parvenu à la conclusion suivante :

° les frais de jouissance des terrains devraient être affectés, le plus tôt possible au cours de la phase I, aux promoteurs et aux proposeurs de projets par le biais de la location des terrains;

° la Corporation devrait défrayer le solde de ses frais grâce aux revenus générés par la location des terrains et par ses autres activités telles que la gestion du terrain de stationnement, l'organisation d'événements ainsi que par des projets qu'elle réalisera.

Le Conseil a évalué la somme que pourraient représenter les revenus générés par la location des terrains afin de déterminer s'ils seront suffisants pour défrayer les dépenses futures de la Corporation. La location des terrains exigera probablement d'intenses négociations avec les promoteurs et les proposeurs intéressés. Cependant, ces négociations ne pourront aboutir à des résultats probants que lorsque les trois gouvernements auront approuvé le plan de la phase I. Néanmoins, le Conseil croit que les revenus générés par les composantes de la phase I devraient être suffisants pour lui permettre d'atteindre les objectifs d'aménagement et de défrayer des coûts d'emprunt raisonnables, si ces revenus sont combinés à l'aide financière accordée par les gouvernements.

Le Conseil tient à faire remarquer que les revenus générés par la location des terrains aux principaux projets

Institutionnels et commerciaux de soutien ainsi qu'aux aménagements résidentiels pourraient, dans une large mesure, permettre à la Corporation de s'autofinancer dans un délai raisonnable.

**° Aide financière additionnelle des gouvernements**

Les gouvernements du Canada, du Manitoba et de la ville de Winnipeg ont reconnu qu'ils étaient responsables des besoins financiers courants de la Corporation et ils ont accepté de faire tout leur possible pour fournir des sommes suffisantes, au comptant ou en nature, afin de soutenir l'exploitation de la Corporation jusqu'à ce qu'elle puisse s'autofinancer.

Le plan de la phase I de la Corporation suppose que la contribution du Canada à cet égard représentera les sommes que les Chemins de fer nationaux du Canada doivent au gouvernement canadien et qu'ils se sont engagés à payer selon les termes du contrat sur les terrains passés avec la Corporation, à partir des revenus générés par les terrains que le CN possède dans la zone de la gare de triage de l'est. Le plan de la phase I suppose également que le Manitoba et la ville de Winnipeg feront de leur mieux pour verser, au comptant ou en nature, des subventions égales aux sommes remises par le CN afin que la Corporation puisse défrayer les frais d'exploitation ainsi que les autres dépenses qu'elle encourera.

Le Conseil désire faire remarquer que des intérêts commenceront à courir sur les sommes que lui doit le CN à partir du

moment où le prolongement des avenues York et St. Mary sera ouvert à la circulation.

**° Capacité d'emprunt**

Le Conseil est parvenu à la conclusion que la Corporation avait besoin d'une capacité d'emprunt raisonnable de 10 millions de dollars afin de réaliser le plan de la phase I.

Après analyse des projections du fonds autogénéré, le Conseil est assuré que le programme de la phase I est en mesure de supporter des emprunts pouvant aller jusqu'à la limite proposée.

**° Liens avec d'autres organismes tripartites de développement**

Le Conseil indique que le plan préliminaire suggère un examen des réalisations lorsque la phase I sera terminée. À ce moment-là, il pourrait être approprié d'affecter à la Corporation les revenus locatifs générés par les activités permanentes d'autres organismes de développement du centre-ville appartenant aux trois gouvernements. Ainsi, les établissements commerciaux prospères de ces organismes, situés dans d'autres quartiers du centre-ville, pourraient contribuer au financement du réaménagement à plus long terme de La Fourche.

**Réalisation :**

**Étapes ultérieures de la Corporation**

Certaines étapes essentielles au réaménagement de La Fourche, telles que la répartition des terrains, la création d'une corporation tripartite de développement,

Indépendante des affaires courantes des gouvernements et capable de travailler efficacement avec les promoteurs et les groupes communautaires intéressés, ainsi que l'affectation de plus de 20 millions de dollars de fonds publics aux travaux de la phase I de la Corporation, ont déjà été réalisées.

Le dépôt du présent concept et plan financier de la phase I auprès des trois gouvernements, qui doivent maintenant l'approuver, marque la fin d'une des premières tâches de la Corporation.

Les prochaines étapes principales de la réalisation du réaménagement de La Fourche sont les suivantes :

• **Approbation du plan de la phase I**

On prévoit que le plan sera approuvé avant la fin de l'année, après quoi on procédera au transfert officiel des titres de propriété des terrains à la Corporation.

• **Choix des projets et négociations**

Le choix des projets commencera au début de 1988. Dans les cas où les promoteurs et les proposeurs sont eux-mêmes responsables des projets, il y aura négociation des protocoles d'entente, avec les groupes choisis, suivie de la préparation obligatoire des plans détaillés et des demandes d'approbation municipale. Une fois ces étapes terminées, la Corporation et le promoteur ou le proposeur signeront les baux ainsi que les contrats d'aménagement, ce qui permettra de commencer la construction.

• **Démantèlement des voies ferrées**

Selon un calendrier établi dans le contrat sur les terrains passé avec les Chemins de fer nationaux du Canada, la plupart des voies ferrées devront déjà être démantelées au milieu de l'été 1988 et toute activité ferroviaire devra cesser en septembre de la même année.

• **Accès au site et ouverture du parc**

Des routes permettant d'avoir accès aux terrains de la Corporation et au parc historique national de Parcs Canada seront ouvertes à la circulation au cours de l'automne 1988. Il est prévu que l'ouverture officielle du parc historique national aura lieu peu de temps après.

• **Construction et ouverture des projets**

Si les conditions le permettent, la construction des projets de la phase I devrait commencer avant 1992 et certains de ces projets devraient ouvrir au cours de cette période.

• **Prolongement des avenues York et St. Mary**

Il est prévu que le prolongement des avenues York et St. Mary sera complètement ouvert à la circulation en 1992 et que la rénovation du pont Provencher et les travaux qui y sont associés seront terminés au cours de 1989. La Corporation cherche à faire accélérer le calendrier général de l'ouverture de ce prolongement.

La Corporation est assujettie à la Loi sur la ville de Winnipeg et elle doit obtenir l'approbation de la ville pour réaliser les projets de réaménagement. La Corporation

est également assujettie à la Loi sur les richesses du patrimoine et elle doit obtenir l'approbation de la province pour tout ce qui a trait aux richesses du patrimoine situées sur le site. Le Conseil reconnaît qu'il est nécessaire de poursuivre les consultations et la coopération avec la ville de Winnipeg et le gouvernement du Manitoba afin que ces questions soient résolues de façon appropriée et en temps opportun.

Le début de la construction de projets publics sur le site de La Fourche dépendra, dans de nombreux cas, de l'obtention du capital nécessaire à leur réalisation de la part de l'Opération centre-ville de Winnipeg, de l'Entente auxiliaire Canada-Manitoba sur le tourisme ainsi que d'autres sources de financement des secteurs public et privé. Par conséquent, le Conseil cherchera à obtenir des capitaux auprès du secteur public afin de permettre la réalisation de projets directeurs, tels que le marché, afin de lancer le réaménagement du site.

Le texte qui suit constitue l'annexe C d'une entente unanime entre les actionnaires intervenue le 29 juillet 1987 entre la Corporation de renouvellement de La Fourche et son actionnaire unique la Corporation de développement du Nord de l'avenue Portage.

La figure I indique la zone de la gare de triage de l'est qui sera réaménagée ainsi que la répartition actuelle de la propriété des terrains.

Ce qui suit est un sommaire des recommandations du Groupe de travail. Pour chaque recommandation, on indique la section du rapport où l'on traite de cette question.

**1. Objectifs de réaménagement et principes de planification**

- a. Six objectifs ont été recommandés (section 3.3) afin de guider le réaménagement de la zone de la gare de triage de l'est. Ce sont les suivants :
  - i. stimuler le réaménagement de cette zone historique et panoramique grâce à une variété de composantes historiques, récréatives, culturelles, résidentielles et commerciales qui remplaceront les activités ferroviaires;
  - ii. favoriser l'implantation de composantes particulières qui

attireront la population sur les terrains riverains de La Fourche pendant toute l'année et qui stimuleront les activités touristiques et récréatives à Winnipeg et au Manitoba;

- iii. encourager l'aménagement, dans la zone de la gare de triage de l'est, de composantes qui compléteront les activités et les projets déjà implantés dans les autres quartiers du centre-ville de Winnipeg;
- iv. encourager la coordination efficace du réaménagement sous la responsabilité des divers groupes du secteur public qui conserveront des terrains dans la zone de la gare de triage de l'est.
- v. créer un organisme tripartite de développement qui sera propriétaire de certaines parties de la zone de la gare de triage de l'est, procédera à leur réaménagement et agira conformément au concept et au plan financier approuvé par les trois gouvernements actionnaires; et
- vi. encourager la participation du secteur privé dans des projets de réaménagement de la zone de la gare de triage de l'est afin de compléter les projets du secteur public et de stimuler de nouveaux investissements privés essentiels à la viabilité de l'ensemble du réaménagement.

- b. Onze principes de planification (section 3.4) s'appliquant à la planification et au réaménagement de tous les terrains de la zone de la gare de triage de l'est ont été recommandés. Ce sont les suivants :

- i. **Lieu historique**  
Respecter ce thème central, particulièrement pertinent à La Fourche.
- ii. **Lieu public et mise en valeur des terrains riverains**  
Encourager les activités publiques (historiques, culturelles, récréatives et artistiques) qui utilisent de façon relativement intensive toutes les zones riveraines.
- iii. **Site particulier unique**  
Utiliser la risberme et la voie principale du CN afin de souligner et de renforcer le "sentiment d'appartenance" et "le caractère particulier" de la zone.
- iv. **Liens urbains**  
S'assurer qu'il y ait des liens visuels et physiques entre le site et les zones adjacentes du centre-ville, tels que Saint-Boniface, l'intersection de l'avenue Portage et de la rue Main, l'avenue Broadway, le quartier de la Bourse, et les parcs riverains adjacents. De plus, retenir la possibilité d'aménager des réseaux de transport en commun vers le sud et le nord-est en utilisant la zone de la voie principale du CN.

v. **Transition des fonctions**

Il devrait y avoir une transition appropriée dans la fonction des diverses composantes depuis la rue Main et la voie principale jusqu'aux terrains riverains, et depuis la zone commerciale de l'avenue Portage et de la rue Main jusqu'à la Pointe-Sud, site historique et non encore aménagé de La Fourche.

vi. **Transition de la hauteur et de la densité**

La hauteur et la densité des immeubles devraient suivre une gradation décroissante par rapport aux édifices de l'avenue Portage et de la rue Main au fur et à mesure que l'on s'approche de la rivière. Les aménagements devraient aussi servir d'écran contre le bruit des trains et des autres activités de la voie ferrée.

vii. **Compatibilité climatique**

Favoriser l'utilisation permanente du site et le sentiment d'appartenance à un lieu unique adapté au climat de Winnipeg.

viii. **Points de vue, axes et alignements**

Les points de vue, l'alignement et les axes entre les principales composantes du site (p. ex. : la gare Union, la cathédrale de Saint-Boniface, la silhouette des édifices de l'avenue Portage et de la rue Main, La Fourche) devraient être considérés comme des éléments axiaux importants dans l'aménagement du site.

ix. **Voies piétonnières**

Améliorer les voies d'accès pour piétons sur l'ensemble de la zone de la gare de triage de l'est en toute saison et réduire l'impact des "obstacles pour piétons" que constituent les rues avoisinantes (p. ex. : le prolongement des avenues York et St. Mary et toutes les rues situées en bordure des rivières).

x. **Amélioration de l'environnement**

Chercher à éliminer la pollution ou les problèmes environnementaux actuels, prévenir l'apparition d'autres problèmes et améliorer les facteurs positifs existants.

xi. **La gare Union**

Reconnaître le caractère historique et les qualités architecturales de la gare, sa fonction en tant que gare de chemin de fer, la possibilité d'en faire un centre multimodal ainsi que l'une des principales portes d'entrée pour piétons vers la zone de la gare de triage de l'est.

c. Il est recommandé que la nature et l'organisation des aménagements de la zone de la gare de triage de l'est soient conçues de manière à renforcer l'ensemble du centre-ville, en reconnaissant les projets concurrents des secteurs public et privé dans ce quartier et plus particulièrement ceux du nord de la rue Portage et du quartier de la Bourse.

2. **Plan conceptuel préliminaire**

a. **Objectif du plan préliminaire**

Le plan conceptuel préliminaire a pour objectif de permettre le parachèvement des dispositions relatives au transfert de propriété des terrains du CN et de créer un cadre pour la consultation et les autres tâches nécessaires à l'établissement d'un plan conceptuel de la phase I (voir les articles 3, 6 et 7 ci-dessous) pour le nouvel organisme public de développement.

b. **Principaux aspects de l'aménagement initial (Section 4.4)**

On recommande que les principaux aspects de l'aménagement initial des terrains publics de la zone de la gare de triage de l'est, bénéficiant d'un budget de 20 millions de dollars sur cinq ans, soient liés aux terrains riverains situés dans la partie sud du site et sur lesquels devraient être aménagés des projets ouverts au public. L'aménagement initial devrait inclure le démantèlement des installations ferroviaires, la construction de rues et de l'infrastructure des services publics, des investissements privés et publics pour l'aménagement des terrains riverains, la possibilité de conserver ou de démolir les édifices actuels en fonction de projets précis et la possibilité de conserver des zones non aménagées jusqu'à ce que des projets appropriés puissent être réalisés.

**c. Accès principal et réseau de services publics (Section 4.2)**

**i. Réseau des avenues York et St. Mary :**

On propose une configuration générale pour le prolongement des avenues York et St. Mary dans la zone de la gare de triage de l'Est, pour une voie d'accès nord-sud dans cette même zone qui serait reliée au prolongement ainsi que pour une deuxième rue qui permettrait d'avoir accès à l'avenue York à partir des terrains publics (section 4.2.1, figure 2).

**ii. Autres accès et services :**

Les recommandations additionnelles qui suivent s'appliquent aux accès et aux services :

° L'aménagement de la zone de la gare de triage de l'est devrait prévoir la possibilité d'établir une ligne de transport en commun vers le sud et le nord-est en utilisant la voie ferrée principale du CN.

° Tout aménagement futur des voies de circulation du pont Norwood et de la rue Main devrait se limiter à la voie de circulation de la rue Main sans qu'il n'y ait construction d'une nouvelle rue à sens unique qui traverserait la zone de la gare de triage de l'est, et devrait faciliter l'accès continu à la Pointe-Sud.

° Le réseau routier à l'intérieur de la zone de la gare de triage de l'est devrait faciliter l'accès au site aussi bien pour les piétons que pour les véhicules, et il

ne devrait pas favoriser la circulation nord-sud à travers cette zone.

° Le plan d'aménagement final devrait prévoir des voies d'accès additionnelles à la zone de la gare de triage de l'est à partir de la rue Main (les diverses possibilités sont présentées dans la section 4.2.2).

° Des dispositions devraient permettre de s'assurer que la centrale thermique située dans la zone de la gare de triage de l'est cesse le plus tôt possible d'être desservie par rail afin de faciliter le réaménagement de La Fourche.

**d. Terrains devant être conservés par le CN et par le nouvel organisme public de développement (Section 4.3)**

i. On recommande que les 18 acres qui doivent conserver le CN soient situés au nord de l'avenue York, tel qu'indiqué à la figure 2. Cependant, les dispositions relatives au transfert de propriété prévoient que les terrains conservés par le CN puissent être situés à un autre endroit, tel qu'indiqué à la figure 3, afin de permettre au nouvel organisme public de développement de faire un choix lors de l'adoption du plan conceptuel de la phase I.

ii. On recommande que le nouvel organisme public de développement soit propriétaire d'environ 58 acres composés de terrains autres que ceux conservés par le CN, la ville ou Parcs Canada.

**e. Polyvalence des composantes (Section 4.4)**

i. On recommande que le plan conceptuel du réaménagement de la gare de triage de l'est prévoie un réaménagement "polyvalent" qui intégrerait les différentes parties de ce site unique, allant des aspects historiques particuliers de la Pointe-Sud et du confluent des deux rivières aux projets d'aménagement de bureaux et de commerces du CN près du coeur du quartier des affaires de Winnipeg, à l'angle de l'avenue Portage et de la rue Main.

ii. On recommande que le nouvel organisme public de développement adopte, pour l'ensemble de la gare de triage de l'est, un plan général cohérent qui permette de garantir un aménagement de très haute qualité et qui permette au site de se révéler dans toute sa beauté naturelle d'une façon qui soit unique à Winnipeg, au Manitoba et au Canada. Ce plan devrait être conforme aux objectifs proposés et aux principes directeurs de la planification (voir l'article I ci-dessus).

iii. On recommande de considérer l'inclusion des composantes suivantes à la phase I du réaménagement de la gare de triage de l'est au cours des cinq prochaines années :

° **Historiques et culturelles :**  
Aménagement, par le secteur public et sur les terrains riverains de La Fourche près du pont de chemin de fer est, d'importantes

Installations mettant l'accent sur des aspects historiques et culturels. Il serait possible d'aménager notamment un centre d'interprétation historique et des installations de spectacles son et lumière pouvant fonctionner pendant toute l'année et qui permettraient de commémorer et de décrire le rôle particulier qu'a joué La Fourche dans l'évolution et le développement de l'Ouest canadien (section 4.4.1).

- ° **Parcs riverains** : Prolongement du réseau des parcs riverains au moyen de voies piétonnières, à partir du parc Stephen Juba jusqu'au parc Bonnycastle, et comprenant le nouveau parc historique national de Parcs Canada (section 4.4.2).

- ° **Festivals, activités culturelles et récréatives** : On devrait considérer l'aménagement intégré de toute une gamme d'activités près des terrains riverains (section 4.4.3).

**Restaurant du pont de chemin de fer** : Un restaurant situé sur le pont de chemin de fer est.

**Marché spécialisé** : Un marché spécialisé desservant la région de Winnipeg pendant toute l'année et qui pourrait être situé dans les deux édifices actuels du CN près de la voie ferrée et de la rivière Assiniboine.

D'autres épiceries spécialisées pourraient faire partie d'un réseau reliant toutes les installations riveraines ouvertes au public.

**Installation multiculturelle** : Un centre qui pourrait abriter des expositions, des activités artistiques

et administratives pour divers groupes culturels de Winnipeg.

#### **Activités récréatives**

**Intérieures** : Une grande variété d'activités récréatives et sportives intérieures destinées à tous les groupes d'âge et à tous les groupes d'intérêt de Winnipeg.

#### **Activités récréatives**

**extérieures** : Favoriser la participation d'un grand nombre de citoyens de Winnipeg à des activités extérieures en aménageant des pistes cyclables, des installations de canotage et d'autres formes de navigation, de ski, de luge, de patinage, de promenades en charrette, en organisant un festival international pour enfants, des festivals d'été et d'hiver, en permettant de créer des sculptures sur glace et en aménageant un parc de sculptures permanentes.

#### **Centre d'orientation des**

**visiteurs** : Un centre d'orientation touristique pourrait être intégré aux autres installations.

- ° **Appartements** : Aménagement de 500 à 1 100 appartements de haute qualité et de densité moyenne sur les terrains publics situés à l'extérieur de la zone riveraine sud (section 4.4.4).

- ° **Activités commerciales** :

Aménagement d'immeubles de bureaux et d'autres installations commerciales sur les terrains conservés par le CN. Un important immeuble de bureaux pourrait être construit par le CN sur l'avenue Pioneer et servir de projet directeur dans cette zone. On

devrait aussi envisager pour l'ensemble du site, l'aménagement d'immeubles de bureaux par le secteur public ou celui de projets institutionnels.

- ° **Gare Union et installation**

**multimodale** : Rénovation et réaménagement de la gare Union par VIA, y compris l'aménagement éventuel d'une installation multimodale adjacente (autocars et trains) (section 4.4.6).

- ° **Corridor toute saison** : Un corridor central, protégé des intempéries, qui permettrait aux piétons d'avoir accès à la zone historique de la Pointe-Sud et au quartier commercial au nord du prolongement de l'avenue St. Mary (section 4.4.7).

- ° **Promenade de l'avenue Pioneer** : Une promenade qui offrirait un point de vue attrayant le long de la nouvelle avenue Pioneer, jusqu'à la rivière et au-delà, jusqu'à la cathédrale de Saint-Boniface.

- ° **Panorama le long de la voie ferrée** : Important aménagement paysager le long de la voie surélevée et de la risberme permettant d'admirer la zone de la gare de triage de l'est : p. ex. un escarpement offrant un contraste saisissant et rappelant les rangées d'arbres qui entourent les fermes de l'Ouest canadien afin de les protéger des vents.

- ° **Portails et entrées** : Aménagement d'entrées, de portails et de ponts dont le caractère particulier permettrait de mettre en valeur les entrées principales, notamment celles de Saint-Boniface, des passages inférieurs des avenues York et St. Mary et des autres passages inférieurs partant de la rue Main.

**f. Paramètres de planification (Section 4.5)**

1. On recommande que les paramètres de planification pour le réaménagement de la gare de triage de l'est reflètent les principes de planification du réaménagement (voir l'article 1 b) ci-dessus) et qu'ils facilitent l'aménagement des composantes proposées (voir l'article 2 e) ci-dessus).
- ii. On recommande que le nouvel organisme public de développement puisse choisir l'emplacement de chacune des composantes proposées, attendu que l'aménagement du site doit se faire conformément au plan conceptuel de la phase I dûment approuvé par les trois gouvernements actionnaires selon les dispositions de l'entente unanime entre les actionnaires.
3. **Stratégie d'aménagement (Section 5.0)**
  - a. On recommande de préparer un concept et un plan financier de la phase I, après consultations et discussions appropriées, et de les soumettre aux actionnaires intervenue entre les trois gouvernements) de confirmer l'étendue des activités de l'organisme de développement au cours des cinq prochaines années. Par conséquent, le plan confirmera la liste des composantes particulières, de même que leur importance et leur densité autorisées (sans pour autant préciser l'endroit où elles seront aménagées, leurs promoteurs, leur conception ou d'autres détails semblables), qui

seront aménagées avant la fin de 1991 sur les terrains situés dans la zone de la gare de triage de l'est et qui seront la propriété du nouvel organisme tripartite de développement, tout en tenant compte que l'aménagement général de cette zone devrait se poursuivre sur une période de dix à vingt ans.

- b. On recommande que les décisions qui porteront sur le choix des promoteurs, l'emplacement des projets, la conception et les autres aspects du plan d'aménagement détaillé soient sous la responsabilité du nouvel organisme tripartite de développement. Elles seront bien entendu assujetties à l'examen normal et à l'approbation des organismes de réglementation de la ville et de la province. L'organisme ne devra entreprendre ses activités (y compris les négociations et la signature des contrats avec les promoteurs et la ville) qu'après l'approbation du concept et du plan financier de la phase I par les trois gouvernements.
- c. On recommande que la stratégie initiale d'aménagement de la phase I pour les terrains publics dont le nouvel organisme de développement sera propriétaire, tienne compte des exigences qui suivent.
  - i. **Lieu public particulier qui complète le quartier du centre-ville :** Favoriser une participation importante de la population et l'intégration des activités près des terrains riverains, par une programmation qui complète et

avantage l'ensemble du centre-ville (en gardant à l'esprit les aménagements actuels du nord de l'avenue Portage et du quartier de la Bourse) et par la construction de voies piétonnières protégées des Intempéries. On prévoit qu'entre 200 000 et plus de 500 000 visiteurs participeront chaque année aux activités publiques, selon la nature des activités et la dimension des terrains sur lesquels elles se dérouleront.

- ii. **Participation des secteurs privé et public :** S'assurer que les fonds libérés par le secteur public permettent de réaliser les programmes de ce secteur et favoriser d'importants investissements de la part du secteur privé en ce qui a trait aux composantes résidentielles, récréatives et commerciales (le budget de l'organisme public de développement s'élève à 20 millions de dollars, plus l'aide apportée par le secteur public à la réalisation de projets publics particuliers; on s'attend également à générer, au cours des cinq premières années, des investissements privés de l'ordre de 40 à plus de 150 millions de dollars; d'autres aménagements seront effectués après cette période.)
- iii. **Emplacement des installations et calendrier de réalisation :** Afin de lancer le programme, établir un plan de localisation et un calendrier de réalisation adéquats qui mettent l'accent sur les installations

riveraines des secteurs public et privé situées près de La Fourche. Par conséquent, le démantèlement des voies ferrées et la construction des rues devraient se faire le plus vite possible afin de faciliter la réalisation de cet objectif, tout en tenant compte de l'ouverture du parc historique national qui est prévue pour l'été de 1988.

**iv. Autofinancement de l'organisme public :** S'assurer que le nouvel organisme public de développement puisse s'autofinancer dans un délai raisonnable.

- d. On recommande que l'organisme public de développement prépare, avant 1991, un plan conceptuel de la phase II semblable à celui de la phase I, qui couvrirait les cinq années suivantes et qui devrait être soumis à l'approbation des trois gouvernements. On recommande également que la planification et l'aménagement se poursuivent par étapes de cinq ans jusqu'à ce que l'aménagement de cette zone soit complété.

**4. Zonage de la gare de triage de l'est (Section 6.0)**

- a. On recommande que la ville de Winnipeg prenne les mesures nécessaires pour que le site de la gare de triage de l'est, situé à l'intérieur des limites de la voie ferrée surélevée, soit zoné avant le transfert de propriété des terrains, sur une base unifiée et compatible avec le plan conceptuel

préliminaire, les principes de planification et les exigences indiquées par le CN pour les terrains qu'il conserve (la section 6.3 précise ces exigences).

**5. Plan financier préliminaire (Section 7.0)**

- a. **Investissements du secteur public (Section 7.1) :** Le Groupe de travail prévoit que le budget de 20 millions de dollars du nouvel organisme public de développement permettra d'effectuer les travaux de déblaiement et de déménagement, de construire des rues, d'installer les services publics, d'aménager des terrains de stationnement, et de procéder à l'aménagement paysager de base (y compris les travaux d'embellissement des rives et du site). On recommande cependant que l'on cherche une aide additionnelle de la part du secteur public avant l'approbation du plan financier de la phase I, afin de pouvoir réaliser les composantes de ce secteur qui seront aménagées au cours des cinq prochaines années.

- b. **Investissements du secteur privé (Section 7.2) :** On recommande de déterminer les probabilités d'investissements privés (qui pourraient totaliser entre 40 et 150 millions de dollars sur les cinq prochaines années) avant l'approbation du plan financier de la phase I, en menant des consultations publiques, des discussions et des négociations avec les groupes intéressés.

**c. Autofinancement de l'organisme public de développement (Section 7.3) :**

- i. On recommande que tout organisme public de développement de la gare de triage de l'est soit structuré de manière à pouvoir s'autofinancer dans un délai raisonnable.
- ii. On recommande que les frais de jouissance des terrains que devra déboursier l'organisme soient transférés aux divers groupes de développement qui pourraient participer au programme. Ce transfert devrait se faire le plus tôt possible. On pourrait également envisager la possibilité de transférer au moins une partie des parcs riverains à la ville après l'aménagement de ces derniers.
- iii. On recommande que le plan financier de l'organisme de développement ait pour objectif de défrayer le solde de ses dépenses à même les revenus générés par la location des terrains et par les autres activités.
- iv. On recommande que le plan financier de la phase I soit dressé pour le mois de mars 1987, qu'il couvre les cinq premières années et qu'il indique un plafond réaliste des dettes que peut contracter l'organisme; ce plan devrait pouvoir lui permettre d'atteindre l'autosuffisance sur la base de son programme d'aménagement quinquennal.
- v. On recommande que la situation de l'organisme de développement soit

révisée au terme des cinq premières années du programme et qu'un plan financier de la phase II soit alors dressé pour les cinq années suivantes.

A la fin de la phase I, il pourrait être souhaitable d'intégrer les activités de l'organisme de développement se déroulant dans la zone de la gare de triage de l'est à celles d'autres corporations de développement appartenant aux trois gouvernements afin de réaliser des économies et d'utiliser les revenus locatifs générés par d'autres projets.

#### 6. Mandat de la nouvelle corporation locale de développement

On recommande que la nouvelle corporation ait le mandat suivant (après approbation du concept et du plan financier de la phase I) :

1. Devenir propriétaire d'environ 58 acres de terrains publics au nom des trois gouvernements.
2. Réaliser la planification continue nécessaire au réaménagement de ces terrains.
3. Prendre les décisions finales quant à l'emplacement et aux paramètres de conception des composantes qui seront aménagées sur ces terrains.
4. Choisir les promoteurs de chacune des composantes et négocier les baux

nécessaires ainsi que les contrats d'aménagement avec chacun des promoteurs privés et publics.

5. Établir avec le CN le calendrier et les conditions de démantèlement et de relocalisation des activités de la gare de triage du CN (y compris, le cas échéant, les dispositions pour une utilisation intérimaire conjointe).
6. Déterminer avec le CN les conditions d'utilisation conjointe des services publics et des autres activités conjointes de réaménagement.
7. Mettre au point avec la ville de Winnipeg tout plan d'aménagement nécessaire à la réalisation du réaménagement de ces terrains.
8. Entreprendre la planification et la construction de l'infrastructure nécessaire au plan d'aménagement (y compris les dispositions relatives aux voies d'accès du projet de Parcs Canada); p. ex. : de nouveaux passages inférieurs et le réseau routier du site (à l'exception du prolongement des avenues York et St. Mary), les portails de chacun des passages inférieurs, l'embellissement de la zone de la risberme de la voie principale, l'aménagement paysager, la stabilisation et l'embellissement des rives, l'aide à l'aménagement de voies piétonnières adéquates sur l'ensemble du site, l'installation des services municipaux, la construction de

terrains de stationnement pour les activités non résidentielles.

9. Assumer la responsabilité continue de la gestion des terrains publics, au besoin, y compris celle des installations qui sont la propriété de l'organisme (p. ex. : les terrains de stationnement).
10. Faciliter la coordination de toutes les activités de réaménagement dans la zone de réaménagement de la gare de triage de l'est (y compris les terrains de cette zone dont elle n'est pas propriétaire et les terrains adjacents).

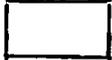
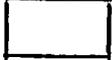
Le plan de la phase I devrait préciser dès mars 1987 (ou le plus tôt possible après cette date), toute tâche additionnelle ou toute composante dont serait responsable l'organisme de développement (p. ex. : le stationnement, les spectacles de son et lumière et le marché spécialisé mériteraient une attention particulière).

Red River /	Rivière Rouge
Assiniboine River /	Rivière Assiniboine
Fort Garry Curling Club /	Club de curling
	Fort Garry
Rupert's Land Training Co./Rupert's Land	Training Co.
Hudson's Bay Co. Dev. Ltd./Hudson's Bay Co.	Dev. Ltd.
Main Street /	rue Main
Assiniboine Ave. /	av. Assiniboine
Broadway Ave. /	av. Broadway
York Ave. /	av. York
St. Mary Ave. /	av. St. Mary
Graham Ave. /	av. Graham
Red River /	Rivière Rouge
Portage Ave. /	av. Portage
Imperial Oil Ltd. / La Société pétrolière	Impériale Ltée
Water Ave. /	av. Water
Pioneer Ave. /	av. Pioneer
Lombard Ave. /	av. Lombard
Bannatyne Ave. /	av. Bannatyne
McDermot Ave. /	av. McDermot
Gundy Street /	rue Gundy

**Fig. 1** Étude du Groupe de travail  
sur la gare de triage  
de l'est

Plan de la zone - Répartition  
des terrains  
Propriétés actuelles

ÉCHELLE 1" x 200'

-  Propriété du CN (conservée)
-  Propriété du CN (64,1 acres)
-  Parcs Canada (8,8 acres)
-  Propriété de la ville de  
Winnipeg (11,5 acres)
-  Propriété d'Opération  
centre-ville (6,6 acres)

Assiniboine / Assiniboine  
 Assiniboine Ave. / av. Assiniboine  
 Assiniboine Ave. Extension Existing  
 Underpass Option / Possibilité de  
 prolongement de l'av. Assiniboine  
 sous le passage inférieur actuel  
 Broadway Ave. / av. Broadway  
 Assiniboine Ave. Extension New Underpass  
 Option / Possibilité de prolongement de  
 l'av. Assiniboine sous un nouveau  
 passage inférieur  
 Union Station Underpass Option / Option du  
 passage inférieur de la gare Union  
 Union Station / Gare Union  
 CN Main Line / Voie principale du CN  
 York Ave. / av. York  
 St. Mary Ave. / av. St. Mary  
 Graham Ave. / av. Graham  
 Main Street / rue Main  
 Proposed York Extension / Prolongement  
 proposé de l'av. York  
 Proposed St. Mary Extension / Prolongement  
 proposé de l'av. St. Mary  
 Portage Ave. / av. Portage  
 Westbrook Street / rue Westbrook  
 Fort Garry Curling Club / Club de curling  
 Fort Garry  
 1.1 AC. / 1,1 acre  
 South Point (7.8 AC.) / Pointe-Sud (7,8  
 acres)  
 Red River / Rivière Rouge  
 Parks Canada (8.8 AC.) / Parcs Canada (8,8  
 acres)  
 42.7 AC. / 42,7 acres  
 Possible Additional Access / Autre accès  
 possible  
 5 AC. / 5 acres  
 6.4 AC / 6,4 acres  
 Proposed New north-south Access / Nouvel  
 accès nord-sud proposé  
 6.6 AC. / 6,6 acres  
 11.4 AC. / 11,4 acres  
 Wpg. Hydro (3.2 AC.) / Hydro Winnipeg (3,2  
 acres)

Fig. 2 Étude du Groupe de travail  
 sur la gare de triage  
 de l'est

Propriété des terrains  
 et accès futurs



Terrains conservés par le CN  
 (proposition) (18 acres)



Terrains publics (proposition)  
 (58 acres)



Terrains de Parcs Canada  
 (8,8 acres)



Voie principale du CN



PARTICULIERS	PROPOSITIONS ET COMMENTAIRES	PARTICULIERS	PROPOSITIONS ET COMMENTAIRES
Allen, N.	Marché agricole à La Fourche.	Carsted, F.	Reconstruire le Fort Gibraltar ou le déménager du parc Whittier. Le fort pourrait servir de toile de fond à des activités d'animation historique.
Alderson, M.	Exposé présenté le 14 septembre 1987. Le projet devrait répondre aux besoins et aux intérêts des peuples autochtones.	Changue, R.	Reconstruire le poste de traite; créer un secteur résidentiel composé de modules de différentes époques qui seraient loués à rabais à des personnes âgées pourvu qu'elles s'habillent selon l'époque de leur module lorsqu'il y a des visiteurs.
Anonyme	Suggère un aménagement semblable à celui du "St. Anthony on the Wharf" de Minneapolis.	Danky, L. G.	Permettre l'accès des rives à la population et interdire tout développement riverain privé.
Bookbinder, L.	Exclusivité : reconnaître le berceau historique de Winnipeg, porte d'entrée de l'Ouest. Complément : installations de transport public; zones d'attente et de stationnement adéquates. Festivités : présentation similaire à celle de Lockport. Utilisation publique : marché agricole fermé - sports nautiques en été - brasserie - logement Composantes : marché spécialisé. Priorités : brasserie, équipement récréatif, logement. Autres composantes - installations de première classe pour la famille.	Dewson, R. B.	Installer une voie ferrée pour le Prairie Dog Central; possibilité de faire fonctionner un tramway à travers le parc Steven Juba.
Brodeur, P.	Un collège communautaire (affilié au Collège communautaire Red River) devrait être construit sur le site.	Dicks, C.	Exposé présenté le 21 juillet 1987. Globalement d'accord avec l'approche proposée; privilégie une approche intégrée qui comprendrait des aspects tant sociaux, spirituels, religieux que culturels et historiques; inclure également un lieu pour la solitude; liens avec le passé; pas de tours d'habitation.
Brown, R. E.	Stade couvert et autres installations.	Dobbin, J.	Exposé présenté le 21 juillet 1987. Déménager l'Université de Winnipeg à La Fourche.
Bruce-Barron, R. R.	Propose le thème du multiculturalisme; marquise en plexiglass opaque; large éventail d'activités et d'installations pour mettre en valeur l'image de Winnipeg et pour faire de La Fourche une attraction de "classe internationale".	Duguay, L.	Exposé présenté le 15 juillet 1987. Remédier à la division historique créée par les rivières; refléter les besoins locaux; un lieu de rencontre pour tous les groupes tout au long de l'année; étudier la possibilité de parrainage par des entreprises.

- Dunne, M. Rejouer toute l'histoire de La Fourche sur place; créer un théâtre qui engagerait bon nombre d'écrivains et d'artistes. Copie de dessins des premiers voyages en bateau sur la rivière.
- Durrant, J. Aimerais qu'il y ait une voûte à l'entrée ouest (entre les avenues St. Mary et York). Aussi une gare d'autobus pour amener des visiteurs sur le site.
- Einarson, G. La zone devrait être un lieu de rencontre, de plaisir, de contact avec le passé, de jardins maraîchers; on devrait aussi inclure un kiosque à musique et un endroit pour les artistes.  
La visite à La Fourche devrait être un vrai plaisir; le site devrait mettre en valeur visuellement le centre-ville. Souligner les édifices, les thèmes et les expositions historiques. Scènes publiques, ouvertes toute l'année, pistes de toboggan; marché aux puces; foires d'artisanat.  
Priorités - d'abord les spectacles et les loisirs; puis le logement; en dernier lieu, les entreprises.  
Autres composantes - service de transport en commun et zones pour les personnes handicapées, grand parc de stationnement.
- Ellason, M. Exposé présenté le 29 juin 1987.  
Une attraction importante pour tous; centre multimodal, musée ferroviaire et secteur résidentiel.
- Elliot, G. L. Utiliser les techniques modernes pour représenter des événements historiques.  
Restaurants de qualité.  
Parc, pistes cyclables et piétonnières.  
Prudence en ce qui concerne une scène extérieure.  
Une scène recouverte pour des activités musicales pendant l'été.  
Élargir l'utilisation du système DASH (réseaud'autobus secondaire pour le centre-ville). Minimum de logements.  
Ne pas faire du théâtre extérieur le centre d'attraction du site.
- Epstein, D. Exposé présenté le 25 juin devant le Conseil.  
Pas de proposition particulière à titre de promoteur; vues générales et suggestions; mettre l'accent sur des projets à long terme du secteur public; suggestion d'un canal; demande au Comité de prendre une décision rapidement contre un marché spécialisé à La Fourche (afin de permettre sa création dans le quartier de la Bourse).
- Erb, E. Aménagement paysager : utilisation de la flore de la région du Upper Fort Garry (zones d'ombre, arbres fruitiers, arbustes, fleurs sauvages).
- Fickes, E. R. Exposé présenté le 29 juin 1987.  
Utiliser l'exemple du Wichita River Festival pour La Fourche.
- Giesbrecht, R. Donner un caractère distinct (à l'exemple de la ville de Québec). Un fort à l'échelle réduite comme exemple des débuts de Winnipeg. Priorité donnée à l'utilisation publique durant toute l'année; stade couvert. Autres composantes : davantage d'activités pour promouvoir le caractère unique de Winnipeg (exemple de Harrisburg en Virginie).
- Gilmore, F. Que La Fourche soit un parc avec un kiosque à musique ou une scène pour diverses activités.  
Installer des ballises pour permettre l'interprétation historique des lieux. S'oppose à une utilisation résidentielle et commerciale. Mise en valeur du site en y célébrant la Fête du Canada.
- Gommerman, B. Qual flottant.  
Statue commémorant la rencontre des premiers colons et des peuples autochtones. Labyrinthe formé de haies comme le Hampton Court de Londres.

- Hanuschuk, B. Exposé présenté le 15 juillet 1987. Appuie l'utilisation polyvalente mettant l'accent sur l'accès riverain (priorité : conserver environ 30 acres pour un parc). Services d'un groupe multidisciplinaire pour l'élaboration d'un plan. Participation du secteur privé. Concours de design pour les centres d'attraction les plus importants.
- Henderson, D. G. Prolonger l'avenue Broadway jusqu'au boulevard Provencher et former ainsi un seul grand boulevard reliant les deux rives de la rivière.
- Holmes, R. Déçu qu'il n'y ait pas de complexe sportif. Soulève des questions sur le logement, les espaces de bureaux, les marchés, etc. Demande des renseignements sur l'accès routier et la circulation. Étudier le projet en profondeur.
- Hurd, A. Aimerais qu'il y ait un parc naturel pour les autochtones et les autres, sans pistes cyclables, patinage à roulettes ou chiens. Avec des bancs, des hamacs et des sentiers tapissés de sable et de copeaux de bois. L'accent serait mis sur le "style de vie paisible des autochtones". Théâtre extérieur pour enseigner aux enfants le patrimoine autochtone. Zones patrouillées. Bâtiment en forme de tipi, avec artisanat.
- Johnston, J. S. Exposé présenté le 21 juillet 1987. Appliquer le concept des sentiers riverains de San Antonio à La Fourche (dessin du réseau de canaux); aussi un centre sportif et agrandissement du parc riverain.
- Jones, P. Zone sportive pour les aveugles et les personnes handicapées.
- Kolomaya, M. Exposé présenté le 14 septembre 1987. Propose l'établissement d'un centre de recherche sur le cancer et sur d'autres maladies (centre de recherche "Terry Fox").
- Konkin, J. W. D'accord avec l'aménagement du site en une importante attraction riveraine polyvalente : historique, culturelle, récréative, résidentielle et commerciale. Accessible à tous. Espère que le parc riverain deviendra une réalité, sans aspect commercial. Aimerais qu'il y ait une attraction historique pour les enfants.
- Kosman, P. Aménager un terrain de jeux ou un parc d'attractions ouvert toute l'année. Propose des activités nautiques et estivales. Délimiter aussi une zone riveraine de la rivière Rouge qui serait conservée pour usage public.
- Kraut, C. M. Exposé présenté le 21 juillet 1987. Projet d'un centre de mathématiques qui attirerait la population tout au long de l'année.
- Lehrman, J. Favorise un espace récréatif et un parc. Ne pas entrer en concurrence avec les bureaux, les magasins et les logements du centre-ville. Festivités tout au long de l'année dans le parc et les espaces récréatifs. Ralentir le développement et donner une chance au centre-ville.
- Lindsay, B. Construction d'une tour d'observation. Terrain de football et de soccer. Conserver des espaces verts accessibles par la rue Main et l'avenue Assiniboine. Piste cyclable avec accès au parc Steven Juba. Grand étang pour le patinage, avec vestiaire. Ponts piétonniers sur les rivières Rouge et Assiniboine.
- Lucas, B. Propose des pistes cyclables sur le site et une jonction avec les pistes cyclables adjacentes (p. ex., le pont Provencher et l'avenue Assiniboine).

MacDonald, D. I.	<p>Exposé présenté le 15 juillet 1987.  D'accord avec les plans d'accès et de services actuels.  D'accord avec les plans de développement ferroviaire.  Les terrains actuels de la CAI devraient être conservés pour une utilisation publique.  Propose l'expansion du campus de l'Université de Winnipeg.  Propose un important parc central avec installations publiques.  Suggère que le Comité prenne rapidement une décision au sujet du corridor d'autobus sud-ouest.  Il ne faudrait pas être trop pressé d'obtenir des résultats à court terme; il s'agit d'un projet dont on pourra être encore fier dans 20 ou 50 ans.</p>	McGugan, B.	<p>Propose un programme pour les petits (p. ex. le Teddy Bear Picnic (Pique-nique des ours en peluche) de l'hôpital).  Exemple du Ontario Story Book Gardens (le Jardin des histoires de l'Ontario) de London (brochure incluse, Jardin ouvert toute l'année).  Un tel parc pourrait compléter l'histoire locale.</p>
Matheson, K.	<p>Favorise un grand parc pour les citoyens locaux sans aucun aménagement commercial.</p>	McIvor, M.	<p>Propose qu'un poteau d'argent soit planté près de la fourche de la rivière pour commémorer l'arrivée de la comtesse de Dufferin par péniche depuis Minneapolis. Le grand-père de madame McIvor a été témoin de cet événement et, en mémoire de celui-ci, elle a voulu faire cette proposition.</p>
McGregor, K.	<p>Le site doit exister pour la population et révéler l'hospitalité colorée traditionnelle.  La Fourche peut compléter le centre-ville en devenant un pivot ethnique multiculturel pour ce dernier.  Centre d'attraction ouvert toute l'année afin de mettre en valeur tous les projets déjà proposés par le Comité. Priorités :  1) l'histoire et la culture, 2) festivals et loisirs, 3) parcs et logements, 4) bureaux et commerces.  Tous les touristes devraient s'y présenter pour obtenir des renseignements. Le Prairie Dog Central devrait se trouver sur le site.  L'endroit doit être sécuritaire.</p>	Meinzer, R.	<p>Une galerie d'art.</p>
		Nickel, A.	<p>Stade couvert et centre sportif pour de multiples utilisations : match de la Coupe Grey, foires annuelles, événements sportifs, expositions, matches des ligues mineures et majeures, etc.</p>
		Nom tenu confidentiel	<p>Centre sportif, grande tour, parc riverain seulement s'il y a des restaurants.</p>
		O'Rourke, P.	<p>Exposé présenté le 15 juillet 1987.  Attraction touristique pour modifier l'image de Winnipeg (p. ex., une voûte pour indiquer le caractère de porte d'entrée de l'Ouest).  Une nouvelle image de point de destination.  Conception internationale. Organiser un concours pour le choix de la structure.  Festival annuel.</p>

- Potter, A. Élaborer un projet de théâtre à La Fourche avec la collaboration d'écrivains et d'artistes pour faire revivre l'histoire des lieux. Transformer la rive ouest en une "célébration" du paysage par le théâtre. Inclure des extraits de History of St. Mary's Academy & College and Its Times (Histoire de l'académie et du collège St. Mary's et de son époque).
- Prince, M. Exposé présenté le 14 septembre 1987. L'histoire de l'Ouest canadien représente l'aspect le plus important.
- Price, R. Exposé présenté le 29 juin 1987. Préoccupé par le fait que l'on aille trop vite avec trop peu de propositions de la population; rechercher la participation des autochtones; il ne faudra it pas privilégier l'élite.
- Reeve, G. Exposé présenté le 15 juillet 1987. Inclure une composante contemporaine et une composante historique; excellence de la conception : nul besoin d'espaces verts passifs; en faveur d'un jardin de sculptures.
- Rhule, M. Exposé présenté le 21 juillet 1987. Propose un projet de stade climatisé pour l'hiver comprenant des activités de natation, de course, de pique-nique; prévoir un environnement tropical en hiver, cette proposition présentant un intérêt particulier pour les gens qui ne peuvent s'envoler en hiver vers des régions tropicales. Données sur des installations similaires au pays de Galles et dans d'autres villes européennes.
- Russell, B. Exposé présenté le 21 juillet 1987. Tous les enfants membres d'un groupe ou écoliers de la ville devraient participer en plantant un arbre sur le site. Construire un système d'irrigation et distribuer l'eau sur le site sous forme de chutes, de fontaines, etc. Construire un parc nautique comme celui du centre commercial de West Edmonton, pour les enfants du centre-ville en particulier. Réfléter les événements historiques : Riel, les forts. Maintenir la circulation automobile au minimum et aménager des sentiers piétonniers et des pistes cyclables adéquats. Prévoir assez d'espaces verts pour les sorties avec les d'espaces verts passifs; en faveur d'un jardin enfants. Ne pas couper les arbres riverains.
- Senecal, M. L. N'aime pas le nom "La Fourche". Aimerais qu'il y ait une tour. Voilte un projet d'aménagement de première classe.
- Shiple, N. Un centre pour commémorer toutes les étapes de l'histoire des transports.
- Slogan, J. Exposé présenté le 21 juillet 1987. Préoccupé par le fait que le Groupe de travail ne s'est pas penché assez longuement sur l'utilisation des rivières; on ne peut faire naviguer des bateaux jusqu'à La Fourche à cause des ponts fermés. Souhaite l'appui du Comité de renouvellement de La Fourche.
- Smith, David Exposé présenté le 29 juin 1987. Mettre l'accent sur les "canaux" offerts par le réseau des rivières; aménagement au profit des touristes.

- Smith, Dennis      Exposé présenté le 14 septembre 1987.  
Diaporama illustrant l'utilisation potentielle des lieux (eaux, théâtre extérieur, éclairage pour un fort attrait visuel); sentier piétonnier naturel et circulaire dans Saint-Boniface; composantes verticales. Possibilité de recréer des aurores boréales.
- Smith, J.      L'utilisation première devrait être historique, publique et non commerciale.  
Les lieux devraient compléter et renforcer le centre-ville;  
Les aménagements devraient être différents de ceux de ce dernier.  
Inclure des présentations multimédias (théâtre, expositions, reconstitutions historiques).  
Concevoir une utilisation annuelle continue.  
Priorités : 1) parc public, loisirs; 2) aspect historique; 3) attractions touristiques (musée ferroviaire, expositions).  
Autres composantes : accès adéquat;  
Installations Intérieures et extérieures permanentes. Il est malheureux que le Upper Fort Garry ne soit pas inclus dans le projet d'aménagement.
- Stratton, T.      Exposé présenté le 21 juillet 1987.  
A passé en revue les aménagements entrepris par d'autres villes et soulève le besoin d'une recherche appropriée; on doit faire participer les gens.  
Nécessité d'une utilisation active plutôt que passive des lieux qui devraient se prêter à des activités tant hivernales qu'estivales.
- Thomson, G. T.      Terrain de golf à normale 3 (pistes de ski de fond en hiver) entouré de sentiers piétonniers et de pistes cyclables.  
Transformer la gare Union en pavillon et en complexe sportif.  
Percevoir des frais d'admission pour générer un revenu.  
Empêcher que le lieu ne devienne un endroit pour flâner (p. ex., un parc).
- Timm-Rudolph, S.      Exposé présenté le 21 juillet 1987.  
Inclure une composante résidentielle ainsi qu'un parc riverain (marina, promenade).  
Construire un parc de stationnement et favoriser le transport en commun; rues et sentier invitants grâce à une atmosphère de Mardi gras en été.
- Tripp, G.      Exposé présenté le 14 septembre 1987.  
Augmenter le nombre d'unités résidentielles au-delà de 1 000. Ne pas favoriser les espaces de bureaux; ne pas réduire la hauteur et la densité des immeubles au fur et à mesure qu'ils se rapprochent de la rivière (principe n° 6); en d'autres termes, aménager intensivement des zones sans parcs et sans caractéristiques touristiques afin d'atteindre l'objectif d'autosuffisance (p. ex., des tours d'habitation et des copropriétés près de la rivière).  
Propose un aquarium contenant des espèces de poissons des Prairies.

Villa Cabrini Inc.      Aimerait voir la construction d'un autre foyer pour personnes âgées.

Wilson, D.      Propose que certains des éléments de l'exposition CommMotion du CN, présentée à l'Expo 86, soient déménagés dans la cour intérieure du centre commercial de La Fourche. Aménagement d'un parc national sur tout le terrain de La Fourche, sauf dans les espaces retenus par le CN. Construire une version réduite du Fort Gibraltar; conserver le Prairie Dog Central; installer un téléphérique au-dessus de la rivière; équipement de loisirs léger; Immeubles résidentiels et commerciaux variés.

Worms, C.      Stade couvert.

GROUPES D'INTÉRÊT  
SPÉCIAUX

COMMENTAIRES, PROPOSITIONS ET EXPOSÉS

Association of  
Manitoba  
Archaeologists Inc.

Exposé présenté le 15 juillet 1987 par D. Hems. Les archéologues mettent l'accent sur l'importance historique des lieux. On souhaite qu'il y ait une évaluation de l'impact du projet ainsi qu'un inventaire des ressources du patrimoine et un inventaire archéologique complet avant d'entreprendre les travaux. Procéder lentement; mettre l'accent sur les espaces ouverts et sur la poursuite des fouilles archéologiques.

Centre culturel  
franco-manitobain

Almerait voir une présence claire et concrète des communautés francophone et autochtone. Almerait que des représentants des communautés francophone et autochtone siègent à titre de membres en règle du Comité.

Chambre de commerce  
de Winnipeg

Exposé présenté le 29 juin 1987 par W. W. Draper et W. R. August. Appule l'aménagement de La Fourche comme lieu touristique et public. Ne pas faire concurrence à d'autres parties du centre-ville.

Appule l'idée d'un parc "passif", ainsi que celle d'une corporation de développement; favorise l'autosuffisance financière du projet.

Comité d'action  
manitobain sur la  
situation  
de la femme

Exposé présenté le 29 juin 1987 par M. Cogill. Appui donné au rapport du Groupe de travail. Accent sur l'accessibilité et sur un processus évolutif de planification à long terme. Souligne certains principes : p. ex., accessibilité pour les personnes handicapées, les familles à revenu modeste, les femmes avec des enfants, etc.

Comité Ukrainien  
Canadien

Exposé présenté le 14 septembre 1987 par R. Yerenluk. Appule l'établissement d'un centre multiculturel pour tous les groupes et les visiteurs ainsi que d'un lien important avec Saint-Boniface.

Cyclopathic Party

Exposé présenté le 29 juin 1987 par S. Raizen. Plan pour l'utilisation de la bicyclette sur les lieux.

Downtown Winnipeg  
Association

Exposé présenté le 14 septembre 1987 par R. Taylor. Recommande l'utilisation permanente des lieux pour le tourisme et les loisirs de la population locale. Propose un "centre des moyens de transport" de calibre mondial; être prudent quant à la concurrence des détaillants et des commerçants. Propose aussi un centre de conférence.

Fédération métisse  
du Manitoba

Exposé présenté au Comité le 14 septembre 1987 par Y. Dumont. Présence à la réunion du Comité tenue le 8 juillet 1987. Propose la participation des Métis à la renaissance de La Fourche comme centre de rencontre et de commerce. La Fourche est le lieu de naissance de leur nation. Propose d'ériger une statue de Riel comme homme d'État et de nommer le projet la "Place Riel de la Confédération" ("Riel Confederation Square"). Lieu de rencontre multiculturel. Reconnaître les Métis comme gens de commerce et d'industrie, non comme des pièces de musée. Inclure dans le projet plus que des parcs, des espaces verts et des musées du passé afin de faire preuve d'une confiance dans l'avenir de Winnipeg et du Manitoba. Inclure un centre du commerce et de l'entreprise; souhaite collaborer étroitement avec le Comité sur cet aspect du projet.

Festival du Voyageur	<p>Exposé présenté le 15 juillet 1987 par K. La Roche.</p> <p>Inclure le Festival dans la planification. Aménager les deux rives de la rivière. Refléter le caractère français des lieux.</p>	Hong Kong Veteran's Association	<p>Exposé présenté le 21 juillet 1987 par H. Atkinson. Propose que le parc de Parcs Canada soit nommé en l'honneur de feu John Osborne, V. C.</p>
Fondation canadienne pour la protection du patrimoine	<p>Présence à la réunion du Comité tenue le 8 juillet 1987.</p>	Inter-Agency Group	<p>Exposé présenté le 14 septembre 1987 par B. Chochinov. Souhaite que l'on facilite l'accès des lieux à tous les résidents du centre-ville; les équipements de loisirs et les logements devraient être accessibles à tous les groupes socio-économiques.</p>
Friends of Winnipeg Heritage	<p>Exposé présenté le 15 juillet 1987 par H. Holla. La Fourche est une priorité historique non renouvelable. Créer un village historique qui servirait de lieu de rencontre; éviter les parcs d'attractions et l'approche utilisée pour le West Edmonton Mall, le Harbourfront et Disneyland.</p>	L'Association des résidents du vieux Saint-Boniface	<p>Exposé présenté le 15 juillet 1987 par S. Cameron. Préoccupée par l'impact négatif possible du projet sur le boulevard Provencher, si les ponts sont jumelés. Souhaite un développement lent et prudent.</p>
German Canadian Congress	<p>Exposé présenté le 21 juillet par K. H. Kusyk. La Fourche devrait être un lieu de rassemblement pour tous les peuples et son thème central devrait être le multiculturalisme. La liste des installations recommandées comprend des expositions ethniques, une bibliothèque pour les études multiculturelles, etc.</p>	Le Front des artistes canadiens Manitoba	<p>Exposé présenté le 21 juillet 1987 par G. Asmundson. L'art produit au Manitoba devrait avoir sa place à La Fourche. Découvrir divers éléments possibles. Propose de créer un comité consultatif sur les arts visuels et de consacrer 1 % du budget de la Corporation de renouvellement de La Fourche à cette composante.</p>
Héritage Saint-Norbert et Ligue des femmes catholiques	<p>Exposé présenté le 15 juillet 1987 par M. Lemaire. Esquisse historique et rôle historique de la femme indienne. Propose que l'on érige à La Fourche une statue commémorative qui porterait le nom de "Mère de l'Ouest" avec une inscription en trois langues : anglais, français, langue indienne (cri, sauteaux).</p>	Manitoba Association for Native Languages	<p>Présence à la réunion du 8 juillet 1987. La Fourche devrait honorer les langues des premiers habitants du Canada et des Indiens du Manitoba.</p> <p>Il serait approprié de construire un bâtiment particulier dans ce but. Le MANL espère que le Comité permettra aux autochtones de jouer un rôle actif dans le processus de prise de décisions.</p>
H. M. C. S. Uganda Veterans Association	<p>Intéressée à ce qu'un musée maritime et une base navale soient logés sur les lieux.</p>		

Manitoba Association of Canadian Institute of Planners	Exposé présenté le 21 juillet 1987 par F. Cates. Préoccupations au sujet de la planification physique, de l'accessibilité des lieux et des liens avec d'autres quartiers. Appuie le rapport du Groupe de travail et la planification à long terme. Recommande des projets sécuritaires, autofinancés, accessibles toute l'année, très variés et pour toute la famille.	Manitoba League for Physically Handicapped Inc.	Exposé présenté le 14 septembre 1987 par V. Demereckas. Favoriser l'accès des lieux à toutes les personnes handicapées. Propose un comité consultatif, un "Institut pour une architecture sans obstacles" ("Barrier Free Design Institute") et un quai d'amarrage sans obstacles pour les personnes handicapées.
Manitoba Heritage Federation	Exposé présenté au Comité le 15 juillet 1987 par R. Breckman. Conserver les aspects historiques des lieux. Souhaite participer au comité consultatif sur le patrimoine.	Manitoba Multiculture Resource Centre	Exposé présenté le 21 juillet 1987 par L. Letnecz et O. T. Anderson. Appuient la proposition de développement multiculturel associé; veulent que des immeubles de bureaux soient inclus dans le projet; les logements devraient être accessibles à tous. Recommandent diverses voies d'accès, y compris un pont piétonnier vers Saint-Boniface.
Manitoba Historical Society	Présence à la réunion du Comité tenue le 8 juillet 1987. Mettre l'accent sur le caractère de "lieu de rencontre" de La Fourche : rassemblements importants; centre de colonisation et de communication utilisé par les autochtones avant l'arrivée des Blancs et jusqu'à aujourd'hui; intégrer différentes utilisations sur les lieux; lien avec un parc; ne pas reproduire l'aménagement à utilisation intensive de la rue Broadway ni les installations publiques du quartier de la Bourse et du nord de l'avenue Portage (p. ex., épicerie, Imax, spectacles son et lumière). Conserver l'importance historique de l'édifice B & B en l'intégrant à un musée ferroviaire et en y installant le Prairie Dog Central. Appuie la proposition d'un centre du patrimoine de l'Ouest canadien, les contrôles archéologiques et la possibilité de fouilles par les visiteurs. Les lieux devraient comprendre un bon nombre d'attractions publiques.	Ministère de la Culture du Patrimoine et des Loisirs du Manitoba	Exposé présenté au Comité le 19 juin 1987 et présence à la réunion du Comité tenue le 8 juillet 1987. Application de la Loi sur les richesses du patrimoine du Manitoba au projet.
		Metis Arts of Manitoba	Présence à la réunion du Comité tenue le 8 juillet 1987.
		Musée de Saint-Boniface	Présence à la réunion du Comité tenue le 8 juillet 1987. Lien par bateau avec Saint-Boniface. Corridors pour piétons. Les lieux devraient être le complément des installations historiques existantes.
		Office des congrès et accueil des visiteurs de Winnipeg	Exposé présenté le 15 juillet 1987 par D. McLennan. Mettre l'accent sur "l'aménagement de destination" afin d'attirer de grands nombres de touristes (attraction importante de classe mondiale) en utilisant des éléments multiculturels, riverains et de toute saison.

Patrimoine Winnipeg	Exposé présenté le 29 juin 1987 par G. Slamandas et D. McDowell. Présence à la réunion du Comité tenue le 8 juillet 1987. Mettre l'accent sur les terrains du secteur public et sur un aménagement de grande échelle (de 50 à 100 millions de dollars en fonds gouvernementaux); aucune participation du secteur privé au début du projet. Appuyer l'adoption de thèmes historiques, archéologiques et ferroviaires.	Société historique de Saint-Boniface	Exposé présenté le 15 juillet 1987 par J. Rié. Présence à la réunion du Comité tenue le 8 juillet 1987.
Pemmican Publishing	Présence à la réunion du 8 juillet 1987.	Treaty and Aboriginal Rights	Exposé présenté le 14 septembre 1987 par H. Olson. La communauté amérindienne est intéressée au projet et veut y participer. Préoccupations quant à la présence possible de cimetières amérindiens sur les lieux. Souhaite poursuivre le dialogue avec le Comité.
People In Equal Participation Inc.	Exposé présenté le 29 juin 1987. Refléter les besoins de tous, y compris ceux des personnes handicapées. Concept multiculturel.	Winnipeg Convention Centre Corporation	Le projet pourrait constituer une attraction importante.
Réseau	La femme indienne devrait être reconnue comme la fondatrice de la nation métisse et la Mère de l'Ouest. En faveur de l'érection d'une statue à La Fourche qui porterait le nom de "Mère de l'Ouest".	Winnipeg Croatian Congregation	Exposé présenté le 29 juin 1987 par le père Isadore Grabovac. Propose l'établissement d'un centre multiculturel que pourraient utiliser les organismes ethniques moins importants.
Riverbankers Inc.	Exposé présenté le 15 juillet 1987. Inquiétude quant aux niveaux d'eau : érosion et accès des rives. Appule l'établissement d'un centre d'interprétation. La marina ne devrait pas être située sur la rivière Assiniboine. En faveur de lieux ouverts et accessibles toute l'année.		
Société franco-manitobaine	Exposé présenté le 15 juillet 1987 et présence à la réunion du 8 juillet 1987 (R. Gosselin). Accent historique : le Comité devrait refléter les cultures autochtone et francophone. Préciser les critères des subventions aux organismes communautaires.		

PROMOTEURS	COMMENTAIRES, PROPOSITIONS ET EXPOSÉS	PROMOTEURS	COMMENTAIRES, PROPOSITIONS ET EXPOSÉS
Aero Realty	Courts, installations pour le conditionnement physique, bar; 6 courts de squash, 6 courts de raquetball, centre aérobique, salle de poids et haltères, bar. De 25 000 à 30 000 p12 de superficie au coût de 1,6 million de dollars.	Montex Development Inc.	Logements pour personnes âgées et unités de logement locatif.
The Bentall Group	Centre d'accueil pour personnes âgées (de 150 à 200 unités).	Penner Properties	Exposé présenté le 23 juin 1987. Société intéressée au logement et au terminal Johnson (pour des logements, des bureaux ou des magasins de vente au détail).
Cambridge Imperial Developments	Exposés présentés le 19 juin et le 14 juillet 1987. Propositions : logements (copropriétés, appartements pour personnes âgées, unités de logement locatif), marina et marché spécialisé (immeubles permanents).	Société Radio-Canada	Un centre de production de la Société à La Fourche.
Crystal Builders	Exposé présenté le 25 juin 1987. Logement, copropriétés pour personnes âgées, magasins de vente au détail. Un plan détaillé a été soumis au mois d'octobre.	Sozo International Inc.	Exposé présenté le 10 septembre 1987. Complexe immobilier à financement privé comprenant un parc nautique, un jardin tropical, un restaurant, etc., ouverts toute l'année.
Flair Homes	Exposé présenté le 29 juin par P. MacNeil et B. Maybank. Projet de maisons unifamiliales.	Tripp Food Concepts	Exposé présenté le 14 septembre 1987 par G. Tripp. Projet : utiliser le pont de chemin de fer sur la rivière Assiniboine pour créer un centre de services alimentaires. Présentation d'éléments généraux pour l'ensemble des lieux lors de l'audience publique du 14 septembre.
Hydro Manitoba	Recherche d'un emplacement au centre-ville pour un nouveau bureau d'Hydro Manitoba.	Winfield Developments	Exposé présenté le 30 juin 1987. Passer en revue le projet de Minneapolis et discuter des possibilités d'un projet du même genre à La Fourche.
Matrix Development Group	Exposé présenté le 14 juillet 1987. Projet de logements (copropriétés, logements pour personnes âgées), d'un marché spécialisé et d'une scène de théâtre.		

PROPOSEURS  
DE PROJETS

COMMENTAIRES, PROPOSITIONS ET EXPOSÉS

Camawin Development  
Enterprise

L'aménagement adéquat des lieux transformera l'image "négative" de Winnipeg.  
N'approuve pas le développement résidentiel; préfère un large éventail d'événements et d'attractions pour les touristes et la population locale.  
Inclut quelques éléments de recherche sur les marquises. Appuie les installations multiculturelles mais non dans les immeubles existants.  
Appuie le projet d'un restaurant sur le pont, de spectacles "son et lumière" et d'éléments nautiques. Rejette l'idée d'un stade couvert ou d'un parc thématique. Propose des aménagements paysagers soignés, des portails, un bazar international, une marina.

Chinese Historical &  
Cultural Museum  
of Canada

Présence à la réunion du Comité tenue le 8 juillet 1987.  
Musée chinois, jardin.

Comité d'action  
manitobain  
sur la situation  
de la jeunesse

Exposé présenté le 21 juillet 1987 par D. Flanagan.  
Centre communautaire important dont une grande section serait consacrée à la jeunesse et qui pourrait être utilisé par les personnes âgées.

Crossways  
International Inc.

Propose que La Fourche soit aménagée sur une période de 7 ans comme centre de célébration de l'esprit humain, d'éducation, de commerce et de loisirs qui mettrait en valeur la ville de Winnipeg comme centre géographique de l'Amérique du Nord. Inclure un centre de formation interculturelle, un musée de l'architecture, un centre de transport multimodal, une tour, une marina, un complexe hôtelier et des unités de logement.

PROPOSEURS  
DE PROJETS

De Forest C. &  
Boucher R.

COMMENTAIRES, PROPOSITIONS ET EXPOSÉS

Exposé présenté le 15 juillet 1987 par C. De Forest.  
Exposé détaillé en vue d'une approche tout à fait unique, globale, centrée sur les gens et qui se fonde sur des critères et une utilisation à long terme des lieux et sur un concours national de design architectural et de planification en 2 étapes. Les lieux sont perçus comme ceux du renouveau de Winnipeg. Tourisme et industries du spectacle et de la communication sur une grande échelle (centrer l'attention sur les gens, l'énergie solaire et hydro-électrique). Éviter les logements très élevés et à forte densité ainsi que les immeubles commerciaux et de bureaux.  
Construction de structures temporaires s'adaptant à l'évolution continue de l'utilisation des lieux. Proposition d'un sentier de randonnée historique (lien piétonnier vers l'avenue Portage et la rue Main) et d'une structure en forme de tente à l'extrémité sud des lieux.

Festival  
International des  
enfants de Winnipeg

Exposé présenté le 29 juin 1987 par C. LeClerc.  
Souhaite présenter le festival annuel à La Fourche.

Finucan W. And  
Associates

Exposé présenté le 14 septembre 1987 par J. Reimer et C. Jackson.  
Proposition d'un centre de production et de diffusion à La Fourche. La Société Radio-Canada devrait jouer le rôle principal dans ce projet et en prendre la direction.

Forks Feature Task Force	Exposé présenté le 30 septembre 1987. Proposition d'un concours international de design en vue de choisir une attraction visuelle marquante pour La Fourche.	Mid Canada Marine Dealers Association	Exposé présenté le 15 juillet 1987 par E. Rondeau. Aménagement d'une marina moderne comprenant un minimum de 50 à 100 postes d'amarrage et des installations de mise à l'eau. Souhaite un rôle de gestionnaire. Prête à ériger un monument permanent soulignant la contribution de l'industrie de la navigation de plaisance.
Lehrman, J., G. Bargh, C. Coop, N. Maruca	Proposition d'un "Musée de la ville". Objectifs : offrir de la documentation visuelle sur l'aménagement physique de Winnipeg. Favoriser la prise de conscience et la connaissance des résidents et des touristes. Nécessité d'un moyen de consultation afin de recueillir les idées et les opinions de la population.	Midwestern Rail Association Inc.	Exposé présenté le 29 juin 1987 par D. Harris. Rencontre avec le comité le 30 juin 1987 et présence à la réunion tenu le 8 juillet 1987. Souhaite l'établissement d'un musée ferroviaire dans les immeubles existants. Appuie la conservation du Praire Dog Central et la mise en place de tramways se rendant à Point Douglas.
Lepholtz, C. H. and Associates	Exposé présenté le 10 septembre 1987. Propose un nouveau symbole marquant pour Winnipeg. En faveur d'un parc et des loisirs. Ne pas faire concurrence au centre-ville en construisant des bureaux, des magasins et des logements. Atmosphère de fête tout au long de l'année grâce au parc et aux loisirs. Priorité : développement lent, donner une chance au centre-ville.	Multicultural Development Partnership	Exposé présenté le 25 juin. Centrer l'attention sur le thème du multiculturalisme et sur des projets connexes (centre multiculturel et autres composantes).
Manitoba Archaeological Society	Exposé présenté le 30 septembre 1987. Projet de fouilles archéologiques, d'études d'évaluation de l'impact et de mesures d'allégement.	Musée de l'homme et de la nature	Exposé présenté le 29 juin 1987 par B. Ballantyne. Centre du patrimoine de l'Ouest canadien avec un centre d'interprétation semblable à celui d'Expo, accueil des visiteurs, centre archéologique et musée ferroviaire. Présence et intervention à la réunion du Comité tenue le 8 juillet 1987.
Manitoba Printmakers Association	Proposition d'installations (atelier de gravure) pour soutenir un large éventail d'activités de production artistique; expositions et accès public.		
Manitoba Softball Association	Soumission d'une esquisse préliminaire d'un centre récréatif comprenant plusieurs terrains de softball.		

Musée des enfants du Manitoba	Exposé présenté le 15 juillet 1987 par L. Isitt; présence à la réunion du Comité tenue le 8 juillet 1987. Souhaite la construction d'un musée des enfants complet et permanent à La Fourche (y situer leur musée); besoin d'environ 30 000 pi <sup>2</sup> de superficie, d'un capital d'environ 2 million de dollars et d'un budget d'exploitation annuel de 500 000 \$.	Society Inc.	Rencontre avec le Comité le 30 juin et présence à la réunion du Comité du 8 juillet 1987. Recherche d'un nouveau foyer pour le Prairie Dog Central. Emplacement possible d'un musée ferroviaire et de voies d'accès de tramways à La Fourche. Appuie l'idée d'un musée ferroviaire.
Petite entreprise et Tourisme Manitoba	Accent sur les possibilités de développement touristique. Copie d'une étude des possibilités.	Vintage Locomotive	Exposé présenté le 29 juin 1987 par J. Sine.
Pro-Slide Productions Inc.	Exposé présenté le 14 septembre par F. Wyne. Proposition d'un important centre audio-visuel comme attraction touristique. Rotonde comprenant 2 salles de théâtre (une pour les présentations multimédias) et des installations interactives pour la présentation de l'histoire, des éléments futuristes et des activités pour les enfants.	Western Canadian Heritage Working Group	Exposé présenté le 14 septembre 1987 par M. Faye. Proposition d'un centre du patrimoine de l'Ouest canadien. Centre d'interprétation important a ménagé par étapes sur une période de 10 à 15 ans. Utilisation de techniques d'animation et d'autres techniques modernes. Nécessité que les trois gouvernements partagent les principaux coûts d'exploitation. Ce centre devrait être l'attraction la plus importante et comprendre des installations pour l'accueil et l'orientation du public, une salle polyvalente, un centre culturel autochtone, un centre ferroviaire et des ilens avec d'autres zones et projets.
St. Andrew's Society	Exposé présenté le 29 juin 1987 par J. Webster et présence à la réunion du Comité tenue le 8 juillet 1987. Propose la commémoration des colonisateurs de Selkirk et la reconstruction du Fort Douglas (p. ex., des plaques commémoratives). Installer un cairn. Recherches informatiques sur les noms écossais.	Zeilling, M.	Exposé présenté le 29 juin 1987. Proposition d'un parc de la paix et d'un centre de ressources.
Sculpture Park Group	Exposé présenté le 19 juin 1987. Proposition de parc de sculptures et mise sur pied d'un premier conseil d'administration pour le projet.		
Société scénographique	Peut offrir les services d'un spectacle "son et lumière" sur les lieux.		

**L A**

**FOURCHE**

**au confluent des rivières Rouge et Assiniboine**

---

La Corporation de renouvellement de La Fourche

N° 1 Wesley (à l'angle de la rue Main), 404 Century Plaza Winnipeg (Manitoba) R3C 4C6 (204) 943 -7752 Télécopieur : (204) 943-7915

# PHASE 1

## CONCEPT AND FINANCIAL PLAN

The  
**FORKS**

*the junction of the Red and Assiniboine Rivers*



The  
**FORKS** *Renewal Corporation*

*No. 1 Wesley at Main, 404 Century Plaza, Winnipeg, Manitoba R3C 4C6*

DISPLAY COPY - DO NOT REMOVE

If you would like a copy of the  
Phase I Concept and Financial Plan,  
contact our Offices at 943-7752.

Canada 

Manitoba 

Winnipeg 

Canada 

Manitoba 

Winnipeg 