

DA-42

Atténuation du bruit routier en milieu résidentiel de moyenne et haute densité

Développement d'une approche intégrée et participative
Étude de cas

Corridor de la rue Notre-Dame à Montréal



Rapport final

Ministère des transports du Québec

Un projet dirigé par:
Pierre André
Département de géographie
et
Jean-Pierre Gagné
École d'orthophonie et d'audiologie



Université
de Montréal

Avril 1999
Contrat no: 5200-97- AE02

A42

162

Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal
par le ministère des Transports

AUD6211 06 057

Montréal

Université de Montréal

**Atténuation du bruit routier en milieu résidentiel
de moyenne et haute densité**

**Développement d'une approche intégrée et participative
Étude de cas, corridor de la rue Notre-Dame à Montréal**

Rapport final

Un projet dirigé par

Pierre André, Ph.D.
Département de géographie
et
Jean-Pierre Gagné, Ph.D.
École d'orthophonie et d'audiologie

Pour le

Ministère des Transports du Québec
Direction de l'Île-de-Montréal
Service des inventaires et du plan

Contrat n° 5200-97-AE02

Avril 1999

MEMBRES DE L'ÉQUIPE DE RECHERCHE DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL:

Chargés de projet:

Pierre André, Ph.D. (Département de géographie, Faculté des arts et des sciences)
Jean-Pierre Gagné, Ph.D. (École d'orthophonie et d'audiologie, Faculté de médecine)

Agents de recherche:

Mikaël Berthelot, M.Sc.
Éric Fortin, M.Sc. (coordonnateur)

Auxiliaires de recherche:

Mireille Bruel
Ghalia Chahine
Mélanie Doyon
Mélanie Gauthier
Aline Maillet

Chercheurs collaborateurs:

Reiner Banken, M.D., M.Sc. (Conseil d'évaluation des technologies de la santé)
Gérard Beudet, M.Urb. (Institut d'urbanisme, Faculté de l'aménagement)
Jacques Bergeron, Ph.D. (Département de psychologie, Faculté des arts et des sciences)
Isabeau Four, postulante au Ph.D. (Département d'anthropologie, Faculté des arts et des sciences)
Bhawan Singh, Ph.D. (Département de géographie, Faculté des arts et des sciences)
Jean-Pierre Thouez, Ph.D. (Département de géographie, Faculté des arts et des sciences)

Consultant:

Jean-Luc Allard, ingénieur, SNC-Lavalin

RESPONSABLES AU MINISTÈRE DES TRANSPORTS (DIRECTION DE L'ÎLE-DE-MONTRÉAL):

Jean-Michel Boisvert, B.Arch., M.Urb.
Line Gamache, ingénieure

MEMBRES DU COMITÉ DE SUPERVISION:

René Bouchard (Société d'habitation du Québec)
Jocelyn Lavigne (RRSSS Montréal-Centre)
Francine Leduc (Ville de Montréal)

CITATION POUR RÉFÉRENCE:

André, P. et Gagné, J.P. (1999). *Atténuation du bruit routier en milieu résidentiel de moyenne et haute densité. Développement d'une approche intégrée et participative. Étude de cas, corridor de la rue Notre-Dame à Montréal.* Rapport final produit pour le ministère des Transports du Québec (direction de l'Île-de-Montréal), Département de géographie et École d'orthophonie et d'audiologie, Université de Montréal, avril 1999, 145 pages + annexes.

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---|-----------|
| Liste des tableaux | vi |
| Liste des figures | x |
| Liste des annexes | xi |
| Introduction | 1 |
| Première partie: Le projet de recherche | 3 |
| 1. L'objectif de la recherche | 3 |
| 2. Le contexte général du projet de recherche | 5 |
| 3. La démarche proposée | 7 |
| Deuxième partie: Le cas de la rue Notre-Dame entre les rues Fullum et Vimont | 11 |
| 4. Le contexte | 11 |
| 4.1 L'historique du boulevard Ville-Marie | 11 |
| 4.2 L'analyse des préoccupations sociales des dernières décennies | 15 |
| 4.3 L'analyse socio-démographique | 18 |
| 4.4 La morphologie urbaine et la valeur patrimoniale | 19 |
| 4.5 La circulation routière | 23 |
| 4.6 L'analyse des enjeux potentiels du projet | 24 |

| | |
|--|-----|
| 5. Les préoccupations actuelles en regard du quartier | 27 |
| 5.1 Les domaines d'intérêt et les préoccupations des organismes | 27 |
| 5.1.1 Aspects méthodologiques | 27 |
| 5.1.2 La diversité des intérêts et le profil du réseau social | 29 |
| 5.1.3 Les préoccupations et les actions souhaitées par les organismes | 33 |
| 5.2 Les préoccupations et les actions souhaitées par les locataires et les propriétaires | 40 |
| 5.2.1 Les locataires | 43 |
| 5.2.2 Les propriétaires occupants | 56 |
| 5.2.3 Les propriétaires non occupants | 66 |
| 5.3 Les préoccupations et les actions souhaitées par les utilisateurs de la piste cyclable | 74 |
| 5.4 Les préoccupations liées au bruit | 82 |
| 5.5 L'hétérogénéité spatiale liée au bruit | 88 |
| 6. La problématique environnementale du secteur, une synthèse | 93 |
| 6.1 L'analyse historique, précurseur des enjeux d'aujourd'hui | 93 |
| 6.2 Une structure du territoire qui requiert des interventions intégrées | 94 |
| 6.3 Le bruit de la circulation routière et son contrôle | 95 |
| 7. L'évaluation des possibilités d'intervention sur l'environnement sonore | 99 |
| 7.1 Climat sonore actuel et projeté | 100 |
| 7.2 Possibilités d'intervention contre le bruit routier | 101 |
| 7.3 Avantages et désavantages techniques des différentes possibilités d'intervention | 103 |
| 7.4 Avantages et désavantages sociaux des différentes possibilités d'intervention | 110 |

| | |
|---|------------|
| 8. La consultation du public et sa participation à l'élaboration de stratégies d'intervention . . . | 113 |
| 8.1 La démarche | 113 |
| 8.2 La validation de l'information sur le milieu | 114 |
| 8.3 Les éléments de stratégie de mise en valeur | 115 |
| 8.4 L'élaboration des scénarios d'intervention | 117 |
| 9. L'évaluation comparative des scénarios d'intervention | 121 |
| Troisième partie: L'analyse critique de la démarche | 123 |
| 10. L'analyse critique de la démarche | 123 |
| Conclusion et recommandations | 131 |

LISTE DES TABLEAUX

| | | |
|-------------|---|----|
| Tableau 1. | La démarche d'intervention proposée | 8 |
| Tableau 2. | Position des acteurs selon l'objet de préoccupation | 16 |
| Tableau 3. | Principaux arguments évoqués selon l'objet de préoccupation avant 1987. | 17 |
| Tableau 4. | Principaux arguments évoqués selon l'objet de préoccupation depuis 1987 | 18 |
| Tableau 5. | Débits de circulation passés, actuels et projetés | 23 |
| Tableau 6. | La diversité des intérêts des personnes et des organismes rencontrés | 30 |
| Tableau 7. | Le réseau social du milieu | 32 |
| Tableau 8. | Organismes: perception de la qualité de vie et de la qualité de l'environnement selon l'aire d'étude | 33 |
| Tableau 9. | Organismes: aspects de la qualité de vie et de la qualité de l'environnement jugés le plus fréquemment comme étant positifs | 34 |
| Tableau 10. | Organismes: aspects de la qualité de vie et de la qualité de l'environnement jugés le plus fréquemment comme étant négatifs | 35 |
| Tableau 11. | Organismes: préoccupations concernant la qualité de vie et la qualité de l'environnement dans le secteur d'étude | 36 |
| Tableau 12. | Organismes: actions souhaitées pour améliorer la qualité de vie et la qualité de l'environnement dans le secteur à d'étude | 37 |
| Tableau 13. | Organismes: niveau de satisfaction envers les espaces publics | 38 |
| Tableau 14. | Organismes: solutions envisagées pour lutter contre le bruit de la rue Notre-Dame | 39 |
| Tableau 15. | Locataires: bilan de la cueillette (enquête téléphonique) | 44 |
| Tableau 16. | Locataires: bilan de la cueillette (enquête à domicile) | 44 |
| Tableau 17. | Locataires: durée de résidence dans le logement actuel | 45 |
| Tableau 18. | Locataires: raisons du déménagement envisagé | 46 |

| | |
|---|----|
| Tableau 19. Locataires: raisons du choix de résidence dans le quartier | 46 |
| Tableau 20. Locataires: préoccupations concernant la vie dans le quartier | 47 |
| Tableau 21. Locataires: actions souhaitées pour améliorer la vie dans le quartier | 48 |
| Tableau 22. Locataires: activités pratiquées à l'extérieur des logements | 48 |
| Tableau 23. Locataires: activités pratiquées dans les espaces publics | 49 |
| Tableau 24. Locataires: fréquentation des espaces publics | 49 |
| Tableau 25. Locataires: niveau de satisfaction par rapport aux espaces publics | 50 |
| Tableau 26. Locataires: niveau de bruit perçu et niveau d'inconfort qui lui est associé | 51 |
| Tableau 27. Locataires: sources de bruit | 51 |
| Tableau 28. Locataires: provenance du bruit de la circulation | 52 |
| Tableau 29. Locataires: conséquences du bruit extérieur sur les activités à l'intérieur | 53 |
| Tableau 30. Locataires: proximité de la rue Notre-Dame et activités perturbées à l'extérieur des logements | 54 |
| Tableau 31. Locataires: proximité de la rue Notre-Dame et activités perturbées dans les parcs | 54 |
| Tableau 32. Locataires: solutions envisagées pour lutter contre le bruit provenant de la rue Notre-Dame | 55 |
| Tableau 33. Propriétaires occupants: bilan de la cueillette | 57 |
| Tableau 34. Propriétaires occupants: durée de résidence dans le logement actuel | 58 |
| Tableau 35. Propriétaires occupants: raisons du choix de résidence dans le quartier | 58 |
| Tableau 36. Propriétaires occupants: préoccupations concernant la vie dans le quartier | 59 |
| Tableau 37. Propriétaires occupants: actions souhaitées pour améliorer la vie dans le quartier | 60 |
| Tableau 38. Propriétaires occupants: activités pratiquées à l'extérieur des logements | 60 |
| Tableau 39. Propriétaires occupants: activités pratiquées dans les espaces publics | 61 |

| | |
|---|----|
| Tableau 40. Propriétaires occupants: fréquentation des espaces publics | 61 |
| Tableau 41. Propriétaires occupants: niveau de satisfaction par rapport aux espaces publics. | 62 |
| Tableau 42. Propriétaires occupants: niveau de bruit perçu et niveau d'inconfort qui lui est associé | 63 |
| Tableau 43. Propriétaires occupants: sources de bruit | 63 |
| Tableau 44. Propriétaires occupants: provenance du bruit de la circulation | 64 |
| Tableau 45. Propriétaires occupants: conséquences du bruit extérieur sur les activités à l'intérieur | 64 |
| Tableau 46. Propriétaires occupants: solutions envisagées pour lutter contre le bruit de la rue Notre-Dame | 65 |
| Tableau 47. Propriétaires non occupants: bilan de la cueillette | 67 |
| Tableau 48. Propriétaires non occupants: durée de possession des logements | 68 |
| Tableau 49. Propriétaires non occupants: raisons de la possession de logements | 68 |
| Tableau 50. Propriétaires non occupants: raisons de la vente envisagée de logements | 69 |
| Tableau 51. Propriétaires non occupants: préoccupations concernant la vie dans le quartier | 70 |
| Tableau 52. Propriétaires non occupants: actions souhaitées pour améliorer la vie dans le quartier | 71 |
| Tableau 53. Propriétaires non occupants: niveau de bruit perçu provenant de la rue Notre-Dame | 71 |
| Tableau 54. Propriétaires non occupants: solutions envisagées pour lutter contre le bruit de la rue Notre-Dame | 72 |
| Tableau 55. Piste cyclable: bilan de la cueillette | 75 |
| Tableau 56. Piste cyclable: activités pratiquées | 76 |
| Tableau 57. Piste cyclable: niveau de satisfaction | 76 |
| Tableau 58. Piste cyclable: aspects appréciés | 77 |

| | |
|--|-----|
| Tableau 59. Piste cyclable: aspects non appréciés | 78 |
| Tableau 60. Piste cyclable: niveau de bruit perçu et niveau d'inconfort qui lui est associé | 79 |
| Tableau 61. Piste cyclable: sources de bruit | 79 |
| Tableau 62. Piste cyclable: niveau de pollution de l'air perçu et niveau d'inconfort qui lui est associé | 80 |
| Tableau 63. Piste cyclable: améliorations souhaitées | 81 |
| Tableau 64. Piste cyclable: commentaires généraux sur l'espace vert avec piste cyclable | 82 |
| Tableau 65. Activités perturbées et comportements adoptés face au bruit provenant de l'extérieur selon le type d'acteurs | 86 |
| Tableau 66. Insatisfaction ressentie face au bruit dans les espaces publics selon le type d'acteurs | 86 |
| Tableau 67. Préférences en matière de réduction de bruit routier selon le type d'acteurs | 88 |
| Tableau 68. Résultats du test d'indépendance du χ^2 entre diverses variables associées au bruit et les groupes d'échantillon | 89 |
| Tableau 69. Distribution des fréquences selon les variables non indépendantes et les groupes d'échantillon | 90 |
| Tableau 70. Aperçu des niveaux sonores actuels et projetés à l'extérieur des résidences | 100 |
| Tableau 71. Aperçu de la réduction du bruit après installation d'un écran antibruit | 104 |
| Tableau 72. Fenestration des bâtiments, réduction sonore typique | 107 |
| Tableau 73. Solutions contre le bruit: considérations sociales | 111 |

LISTE DES FIGURES

| | |
|--|----|
| Figure 1. Localisation de la zone d'étude | 13 |
| Figure 2. Localisation des strates d'échantillonnage et des sites d'enquête sur la piste cyclable | 41 |
| Figure 3. Catégories de préoccupations selon le type d'acteurs | 83 |
| Figure 4. Catégories d'actions souhaitées selon le type d'acteurs | 83 |
| Figure 5. Perception du niveau de bruit selon le type d'acteurs | 84 |
| Figure 6. Niveau d'inconfort face au bruit selon le type d'acteurs | 84 |
| Figure 7. Perception du bruit le plus dérangeant selon le type d'acteurs | 85 |
| Figure 8. Préférences en matière d'intervention dans le secteur selon le type d'acteurs | 87 |

LISTE DES ANNEXES

Annexe A. Revue de presse nationale se rapportant à l'autoroute et au boulevard Ville-Marie

Annexe B. Grille de lecture pour l'analyse de presse

Annexe C. Analyse de la presse locale

Annexe D. Profil démographique et socio-économique du secteur d'étude

Annexe E. Répartition des catégories de bâtiments dans le secteur d'étude

Annexe F. Rapport sectoriel sur la morphologie urbaine et le patrimoine

Annexe G. Identification des acteurs de la région à l'étude

Annexe H. Liste des organismes-clés rencontrés lors de la 1^{ère} série d'entrevues et structure des rencontres

Annexe I. Synthèse de la 1^{ère} série d'entrevues avec les organismes-clés du milieu

Annexe J. Structure et questionnaire de la 2^e série d'entrevues avec les organismes du milieu

Annexe K. Préoccupations et partenariat des organismes rencontrés

Annexe L. Appréciation des composantes de la qualité de vie et de la qualité de l'environnement par les organismes

Annexe M. Questionnaire proposé aux locataires (entrevues téléphoniques et à domicile)

Annexe N. Questionnaire proposé aux propriétaires occupants (entrevues à domicile)

Annexe O. Questionnaire proposé aux propriétaires non occupants (entrevues téléphoniques)

Annexe P. Procédure d'enquête et questionnaire proposé aux utilisateurs de la piste cyclable

Annexe Q. Préférences en matière de réduction du bruit routier selon le type d'acteurs

Annexe R. Comparaison des fréquences entre la strate 4 et les autres strates pour les questions se rapportant au bruit

Annexe S. Déroulement des ateliers

Annexe T. Acétates présentées lors des ateliers

Annexe U. Comptes-rendus des ateliers

INTRODUCTION

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) possède une vaste expérience dans la lutte au bruit de la circulation dans les espaces de basse densité. L'expérience est toutefois très limitée pour les espaces de moyenne et de haute densité. Afin de répondre à cette problématique, le MTQ a octroyé un projet de recherche et de développement à une équipe de chercheurs de l'Université de Montréal ayant pour but de développer un prototype d'intervention en matière de bruit routier en milieu dense. Rappelons qu'au cours des dernières années, cette équipe a produit une revue de littérature sur le bruit routier¹ et qu'elle évalue l'acceptabilité sociale de murs antibruit depuis le début des années 1990².

Le présent rapport fait état du prototype d'intervention proposé (première partie). Il se fonde sur une démarche ouverte, transparente et participative avec les acteurs locaux. Après présentation du projet, elle comporte cinq phases: l'acquisition des connaissances, le bilan des connaissances avec mise en contexte du projet, la consultation publique, le développement de scénarios d'intervention et leur évaluation comparative. Cette méthodologie, dite ABCDE, a été appliquée au secteur de la rue Notre-Dame situé entre les rues Fullum et Vimont (deuxième partie). Pour les aspects sonores, une équipe de SNC-Lavalin, sous la direction de Jean-Luc Allard, s'est jointe au projet. Finalement, nous discuterons des limites, avantages et contraintes associés à ce prototype d'intervention (troisième partie).

¹ André, P. et Gagné, J.P. (1997). *Atténuation du bruit routier en milieu résidentiel dense. Revue et analyse de la littérature (rapport final)*. Rapport de recherche produit pour le ministère des Transports du Québec, 127 pages + annexes.

² dont: André, P. et Gagné, J.P. (1997). *Évaluation de la satisfaction de la population riveraine en regard de la réalisation d'un écran antibruit en bordure de l'autoroute des Laurentides entre la rivière des Prairies et le boulevard Henri-Bourassa*. Rapport de recherche produit pour le ministère des Transports du Québec, 91 pages + annexes.

Première partie

LE PROJET DE RECHERCHE

1. L'OBJECTIF DE LA RECHERCHE

Ce projet de recherche et développement a pour objectif général de vérifier les possibilités d'optimiser les pratiques actuelles et d'identifier des stratégies alternatives d'intervention en matière d'atténuation des effets du bruit routier en milieu résidentiel de moyenne et haute densité. La démarche doit être conforme aux orientations du gouvernement en matière d'aménagement.

Plus spécifiquement, le projet vise l'élaboration d'une méthodologie applicable à divers types d'environnement urbain de moyenne et haute densité, ainsi qu'à des infrastructures routières existantes ou projetées; à partir de cette méthodologie, il sera possible d'identifier des interventions plus efficaces, équitables, rentables, fiables et durables.

2. LE CONTEXTE GÉNÉRAL DU PROJET DE RECHERCHE

L'atténuation du bruit routier en milieu résidentiel de moyenne et de haute densité s'avère beaucoup plus complexe que son atténuation dans les secteurs de basse densité. Dans le cas des basses densités, la construction de murs antibruit est pratique courante. De façon générale, elle semble bien améliorer les conditions de qualité de l'environnement aux abords des autoroutes et boulevards urbains, et ce, même si leur acceptation sociale n'est pas toujours facile à obtenir et leur performance parfois en deçà des attentes de la population concernée. Pour les secteurs de moyenne et de haute densité, ce type d'intervention, peu efficace pour l'ensemble de la population résidente, soulève des questions d'équité et d'efficacité.

C'est conscient de cette problématique spécifique aux secteurs de moyenne et de haute densité et des connaissances limitées sur le sujet que ce mandat de recherche et de développement a été donné. L'objet de la recherche est de développer un prototype d'intervention qui satisfasse les orientations du gouvernement en matière d'aménagement et les politiques du MTQ. Ce prototype d'intervention doit être d'utilisation rapide et aisée. Les techniques mises de l'avant doivent utiliser l'expertise québécoise.

3. LA DÉMARCHE PROPOSÉE

La démarche retenue s'intègre dans une perspective globale de mise en valeur de l'environnement et du milieu récepteur du projet. Elle considère le bruit comme étant un élément parmi un ensemble de composantes de la qualité de l'environnement, et par conséquent de la qualité de vie. Elle doit permettre le développement d'un prototype d'intervention pour que des projets soient plus:

- efficaces: assurer une meilleure adéquation entre d'une part, les attentes et les comportements des populations locales, et d'autre part, les effets induits sur le plan des diverses composantes de la qualité de vie, dont la santé;
- équitables: assurer une meilleure répartition des avantages et des inconvénients entre différents segments de la population;
- rentables: assurer un retour sur l'investissement important pour la société;
- fiables et durables: assurer que leur fiabilité et leur durabilité sont supérieures aux techniques conventionnelles utilisées par le MTQ.

Le prototype d'intervention que nous proposons se veut ouvert, transparent et participatif. Il est *ouvert* parce qu'il nécessite l'implication des différents acteurs du milieu, acteurs qui auront à intervenir à différents moments dans le développement du projet. Il est *transparent* par le fait que l'information doit circuler entre le maître d'ouvrage (le MTQ) et les personnalités, groupes de tout type (environnementaux, sociaux, communautaires, économiques) et citoyens du secteur concerné. Finalement, il doit être *participatif*, c'est-à-dire que la population doit être appelée à échanger de l'information de façon bidirectionnelle avec le maître d'ouvrage, échanges qui doivent permettre de développer des projets plus proches des préoccupations du milieu. La démarche proposée se fonde sur la réalisation de six étapes (tableau 1). Nous appellerons cette démarche, la méthode ABCDE.

Tableau 1. La démarche d'intervention proposée.

| PHASES | COMPOSANTES | OBJECTIFS |
|------------------------------|----------------------|--|
| Introduction | Projet | Comprendre la nature de l'intervention à effectuer |
| Acquisition de connaissances | Historique du milieu | Dresser un historique de l'évolution des enjeux liés au développement du secteur Comprendre la nature des changements Identifier les acteurs qui pourraient être préoccupés par le projet |
| | Réseau social | Établir un contact avec les acteurs (en deux étapes) Comprendre la dynamique des acteurs Identifier leurs préoccupations en regard du secteur et du quartier |
| | Analyse spatiale | Analyser les caractéristiques socio-économiques et démographiques de la population Évaluer le cadre bâti Analyser la valeur patrimoniale Étudier les aspects visuels Caractériser le climat sonore et la qualité de l'air Décrire les représentations, les comportements et les usages de l'espace par différents segments de la population |
| Bilan des enjeux | | Produire une synthèse des enjeux du milieu mettant en évidence les convergences et les divergences entre les acteurs |
| Consultation publique | Validation | Valider la caractérisation du milieu et la compléter au besoin |
| | Information | Informers les acteurs des avantages et inconvénients associés aux interventions pour lutter contre le bruit |
| | Consultation | Recueillir toutes propositions permettant d'améliorer la situation générale (incluant le bruit) du milieu récepteur pour différentes mises en situation caractéristiques du milieu |
| Développement de scénarios | Synthèse | À partir des propositions recueillies, élaborer des scénarios d'intervention |
| Évaluation des scénarios | Comparaison | Comparer les divers scénarios sur la base des critères d'efficacité, d'équité, de rentabilité, de fiabilité et de durabilité |

Après avoir initié la démarche par la connaissance du projet élaboré ou pensé par le MTQ, le groupe de recherche initie une phase d'*acquisition de connaissances*. Celle-ci débute par une revue historique qui permet de mieux comprendre ce que les gens du secteur vivent ou ont vécu au cours des 20 ou 30 dernières années. Nous sommes ainsi en mesure de mieux saisir les enjeux du milieu, ainsi que le climat de participation dans lequel s'insère le projet. La phase se poursuit par la description du *réseau social*; les acteurs sont rencontrés, les liens entre les organisations sont définis et les préoccupations de chacun sont cernées. L'*analyse spatiale* termine cette phase. Il s'agit d'une étape d'inventaire et d'enquête: les environnements sonores et bâtis sont décrits, les représentations et les comportements spatiaux des acteurs sont identifiés.

La phase suivante est celle du *bilan des enjeux*. À la lumière de l'analyse historique et des connaissances acquises, les enjeux associés au secteur d'étude et au projet sont clairement définis. Il s'agit d'une étape charnière qui fonde les assises d'une consultation publique adaptée au contexte.

La phase de *consultation publique* est effectuée sous la forme d'atelier. Elle permet tout d'abord de rendre compte aux acteurs de la compréhension de la dynamique qui existe dans leur quartier, et plus particulièrement dans le secteur d'étude. Elle permet ensuite d'informer les participants des options possibles pour lutter contre le bruit, ce qui les éclaire pour discuter subséquemment de choix d'intervention en fonction de différents scénarios.

La phase de *développement de scénarios* vient synthétiser les étapes précédentes. Il s'agit d'élaborer des scénarios qui tiennent compte des suggestions des participants et qui respectent les préoccupations identifiées lors de l'acquisition des connaissances. Ces scénarios s'insèrent ainsi dans une stratégie plus globale de développement du secteur.

Finalement, la *comparaison des scénarios* permet d'établir un choix qui soit fondé à la fois sur une connaissance du milieu, sur la prise en compte des résultats des consultations et sur l'atteinte des objectifs du MTQ.

La seconde partie de ce rapport présente une application de cette démarche au cas de la rue Notre-Dame. Nous reviendrons dans la troisième partie sur une analyse critique de la méthode.

Deuxième partie

LE CAS DE LA RUE NOTRE-DAME ENTRE LES RUES FULLUM ET VIMONT

4. LE CONTEXTE

Suite au projet de l'autoroute Ville-Marie des années 70, le secteur de la rue Notre-Dame a connu plusieurs bouleversements: démolition de milliers de logements entre les rues Papineau et Vimont pour faire place à une autoroute qui n'a jamais abouti, aménagement d'un espace vert avec piste cyclable entre les rues Fullum et Vimont et, enfin, transformation de la rue en boulevard urbain entre les rues Papineau et Fullum. Même si actuellement à l'est de Fullum, la rue Notre-Dame n'est pas aménagée en boulevard urbain, il n'en demeure pas moins que la circulation y est dense et qu'elle traverse un milieu résidentiel de moyenne et haute densité. C'est pourquoi, dans le cadre de ce projet, nous nous intéressons particulièrement au secteur délimité au sud par la rue Notre-Dame, au nord par la rue Ste-Catherine, à l'ouest par la rue Fullum et, enfin, à l'est par le chemin de fer situé à l'est de la rue Vimont (figure 1).

4.1 L'historique du boulevard Ville-Marie

Une revue de presse des quotidiens nationaux (Le Devoir, La Presse et Le Journal de Montréal) de 1970 à nos jours a permis de recueillir 218 articles traitant du dossier de l'autoroute est-ouest (aujourd'hui nommée autoroute Ville-Marie), du boulevard Ville-Marie ainsi que des conditions sociales dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve. De ces articles, 110 ont été dépouillés afin de mieux comprendre les grandes lignes du projet routier (annexe A). Le texte qui suit fait état de l'évolution du dossier.

En 1970, le gouvernement libéral de Robert Bourassa initie les travaux de construction de l'autoroute est-ouest dans le but de raccorder l'autoroute Décarie au pont-tunnel Louis-Hyppolyte-Lafontaine. Le projet prévoit la démolition de 2000 à 4000 logements dans l'est de Montréal, en majeure partie situés dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve. À l'époque, le tracé devait passer par la rue de Rouen, ce qui aux yeux de plusieurs aurait coupé le quartier en deux et délogé des milliers de personnes. Un important soulèvement populaire, orchestré par le milieu syndical et plusieurs comités d'aide au logement, tente d'empêcher ou de faire cesser les travaux de construction de l'autoroute. Le mouvement populaire revendique un meilleur investissement des fonds publics, soit dans la création d'emplois et l'aide au logement. Il n'obtient en vain qu'un changement de tracé, soit l'emprunt de la rue Notre-Dame au lieu de la rue de Rouen. Les travaux de démolition aux abords de la rue Notre-Dame débutent au milieu de l'été 1972. De 1972 à 1974, les premiers tronçons de l'autoroute sont ouverts à la circulation, soit de l'échangeur Turcot à la rue Sanguinet. Pendant ce temps, les travaux n'avancent pas dans l'est. Un manque de fond semble expliquer ce retard.

En 1976, le Parti québécois arrive au pouvoir et écarte complètement l'idée du prolongement de l'autoroute à l'est du pont Jacques-Cartier. En 1977, le nouveau comité de transport de la région de Montréal et quelques autres acteurs locaux proposent d'aménager un boulevard de type urbain (à six voies) le long de la rue Notre-Dame avec espaces verts, piste cyclable et unités de logements à prix modique. Québec approuve l'idée et songe à entreprendre les travaux au cours des années suivantes. De 1979 à 1982, le gouvernement se concentre davantage sur la planification du tronçon de l'autoroute qu'il reste à terminer entre Sanguinet et Papineau. En 1983, le débat du boulevard Ville-Marie refait surface lorsque le Collectif en aménagement urbain d'Hochelaga-Maisonneuve remet en question l'efficacité des talus antibruit, propose la fermeture de plusieurs voies d'accès au futur boulevard urbain et souhaite la construction de duplex et triplex plutôt que de tours d'habitation sur l'emprise du MTQ. Un an plus tard, Québec et Montréal annoncent la poursuite des travaux de l'autoroute et du boulevard urbain. En 1986, les tronçons Sanguinet-Papineau (dernière section de l'autoroute) et Papineau-du Havre (premier km du boulevard urbain) sont ouverts à la circulation.

Le gouvernement songe à prolonger le boulevard urbain jusqu'à Viau et à terminer le raccord au pont-tunnel par une autoroute qui longerait la voie du CN dans Mercier. En 1987, le MTQ observe en plusieurs points (dans Hochelaga-Maisonneuve) un environnement sonore supérieur à 55 dB(A) le long de la rue Notre-Dame. Ces derniers résultats ainsi qu'un changement de gouvernement semblent retarder les travaux. En 1995, le PQ est réélu et relance le projet du boulevard Ville-Marie en annonçant que ce dernier fera l'objet d'analyses. C'est finalement en 1998 que le MTQ annonce officiellement l'avant-projet du boulevard Ville-Marie.

4.2 L'analyse des préoccupations sociales des dernières décennies

L'évolution des préoccupations sociales spécifiques au quartier a été effectuée à partir des articles publiés dans un journal local. Une grille de lecture (annexe B) a été appliquée au dépouillement de 83 articles de l'hebdomadaire *Les Nouvelles de l'Est* qui traitaient de près ou de loin du boulevard Ville-Marie ou de la rue Notre-Dame. La revue de presse (annexe C), qui couvre la période de 1977 à nos jours, a ensuite permis de dresser un bilan des principaux acteurs impliqués dans le dossier (tableau 2) et de l'argumentaire qu'ils soutiennent (tableau 3).

En général, durant cette période, les organismes, regroupements populaires et citoyens des quartiers Hochelaga-Maisonneuve et Ste-Marie s'opposent au projet. Plus souvent qu'autrement, ces acteurs caractérisent le futur boulevard «d'autoroute déguisée». Ils craignent pour leur qualité de vie et estiment que le projet entraînera une hausse de la pollution sonore et de l'air (avec des effets sur la santé) et une détérioration de la qualité des logements en général. Ils évoquent la non-nécessité du projet et proposent plutôt, aux abords de la rue Notre-Dame, la mise en place d'espaces verts et la construction de logements sociaux adéquatement insonorisés et harmonisés au cadre bâti du quartier. De leur côté, le maître d'ouvrage (MTQ) et la Ville de Montréal misent surtout sur les retombées économiques (pour l'est de Montréal) et sur l'amélioration du réseau routier (fluidité de la circulation) pour justifier le projet. Quelques élus du quartier défendent le projet tout en rappelant au MTQ qu'il a la responsabilité de prendre en considération les diverses requêtes soumises par les citoyens et groupes populaires du quartier.

Tableau 2. Position des acteurs selon l'objet de préoccupation.

| PRÉOCCUPATIONS | ACTEURS* | | |
|---|--|--|--|
| | Plutôt en faveur | Neutres | Plutôt en défaveur |
| Prolongement du boulevard Ville-Marie sur la rue Notre-Dame | MTQ (+ conseil ministres) Ministère Affaires Culturelles Députés provinciaux Ville de Montréal Organisme dévelop. économ. Caisses populaires | Port de Montréal | CLSC H-M Collectif aménag. urbain H-M Commission consult. popul. Regroupement d'organismes Comités de citoyens Candidats élection et journaliste |
| Choix de la Politique de réalisation du boulevard | MTQ Ministère de l'Habitation Un député provincial Ville de Montréal | | Un député provincial CLSC H-M Collectif aménag. urbain H-M Commission consultation pop. Regroupement d'organismes Comités de citoyens Journalistes |
| Aménagement des voies de service aux abords du boulevard | MTQ Ville de Montréal Conseil Transport Montréal Un député provincial | Port de Montréal Député fédéral | Collectif aménag. urbain H-M Auteurs projet d'habitations Comités de citoyens Association de marchands |
| Fermeture des accès au boulevard (+ tourne-bridés) ou aménagement en sens uniques | MTQ Conseillers municipaux CLSC H-M Collectif amén. urbain H-M Comités de citoyens | | Ville de Montréal Commission consult. populaire Associations de marchands |
| Construction d'habitations de 3 étages au nord du boulevard | MTQ (+ conseil ministres) Ministère de l'Habitation Députés provinciaux Conseiller municipal Commission consultat. pop. Regroupement organismes Associations de locataires Association de marchands | Coll. amén. urb. H-M Spécialistes Montréal Spécialistes UdeM | Ville de Montréal Comités de citoyens Un député provincial Organismes communautaires |
| Aménagement d'un talus au nord du boulevard (avec piste cyclable) | MTQ Députés provinciaux Ville de Montréal Organismes d'aide à l'habitat. Architecte paysagiste UdeM | | CLSC H-M Collectif aménag. urbain H-M Commission consultation pop. Comités de citoyens Association de marchands Journaliste |
| Utilisation de la voie de desserte du port pour le camionnage | Association libérale Québec Un député provincial Collectif aménag. urbain H-M COOP d'habitation | | |
| Construction d'un écran antibruit au nord du boulevard | MTQ Architecte paysagiste U de M | | Collectif aménag. urbain H-M Comités de citoyens Spécialistes études impacts |
| Synchronisation des feux de circulation à 70 km/h sur le boulevard | Spécialistes études impacts | | |
| Construction d'usines légères au nord du boul. | Un député provincial Organisme communautaire | | Ville de Montréal |

*H-M = Hochelaga-Maisonneuve; UdeM = Université de Montréal.

C'est ainsi que d'autres HLM, l'espace vert en bordure de la rue Notre-Dame (talus, végétation, piste cyclable) et davantage de rues en forme de tourne-bridges voient le jour. Une fois érigés, les talus «antibruit» font cependant l'objet de sévères critiques quant à leur efficacité acoustique. Toujours à cette époque (années 80), le dossier des voies d'accès au futur boulevard Ville-Marie suscite de vives réactions. En effet, les résidents riverains craignent un accroissement du risque d'accidents pour les enfants, une dégradation de l'ambiance sonore, une augmentation de la pollution de l'air ainsi que la création d'une barrière psychologique. Enfin, la population locale se plaint à plusieurs reprises de ne pas être suffisamment consultée par le MTQ.

Tableau 3. Principaux arguments évoqués selon l'objet de préoccupation avant 1987.

| PRÉOCCUPATIONS | ARGUMENTS POUR | ARGUMENTS CONTRE |
|--|--|--|
| Prolongement du boulevard Ville-Marie sur la rue Notre-Dame | Amélioration conditions socio-économiques Amélioration lien Est / centre-ville Mesures prévues pour maintien qualité de vie Préservation patrimoine culturel | Boulevard trop large et non nécessaire Détérioration qualité de vie en général Moins important que logement Pollution (bruit et air) Effets sur la santé |
| Choix politique de réalisation du boulevard | Prise en compte besoins population Prise en compte revendications populaires | Population non consultée Besoins population ignorés |
| Aménagement des voies de service aux abords du boulevard | Nécessaire pour port Réduction trafic routier dans quartier Développement industriel et portuaire | Réduction espace pour logement Non nécessaire pour port Augmentation niveau de bruit Réduction espace pour parcs |
| Fermeture des accès au boulevard (+ tourne-bridges) ou aménagement en sens uniques | Amélioration sécurité des résidents Amélioration qualité de vie Pas d'impact négatif dans quartier Résidents veulent être consultés Réduction pollution (bruit et air) Réduction effet de coupure (circulation) | Mesures correctrices possibles Réduction affluence commerciale Augmentation trafic sur accès restants |
| Construction d'habitations de 3 étages au nord du boulevard | Besoin de logements dans quartier Développement socio-économique Existe techniques insonorisation efficaces Amélioration qualité de vie quartier Possibilité d'intégration architecturale | Pollution près du boulevard (air et bruit) |
| Aménagement d'un talus au nord du boulevard (avec piste cyclable) | Atténuation du niveau de bruit Espaces verts pour population Zone tampon entre résidents et boulevard | Non efficace sur le plan sonore |
| Utilisation de la voie de desserte du port pour le camionnage | Amélioration de la qualité de vie | |
| Construction d'un écran antibruit au nord du boulevard | Atténuation du niveau de bruit | Ne sera pas esthétique (hauteur) Résidents craignent d'être contournés |

De 1987 à aujourd'hui, le débat Ville-Marie fut quasiment absent de la scène politique locale, comme en témoigne le faible nombre d'articles publiés (15). La majorité des interventions (tableau 4) reprennent les débats du passé: prolongement du boulevard Ville-Marie sur Notre-Dame, aménagement de voies de service, réaménagement des accès à la rue Notre-Dame et construction d'un écran antibruit. Les arguments pour ou contre chaque intervention sont conformes à ceux qui avaient été exprimés antérieurement.

Tableau 4. Principaux arguments évoqués selon l'objet de préoccupation depuis 1987.

| PRÉOCCUPATIONS | ARGUMENTS POUR | ARGUMENTS CONTRE |
|--|--|---|
| Prolongement du boul. V-M sur Notre-Dame | Accès au centre-ville Développement économique de l'Est | |
| Aménagement des voies de service aux abords du boulevard | Nécessaire pour le port et le boulevard | Réduction espaces verts ou tampons Augmentation du bruit Réduction qualité de vie |
| Fermeture des accès au boulevard (+ tourne-bridges) ou aménagement en sens uniques | Pas d'effet pour commerce local Qualité de vie Population désire être consultée Réduction effet de coupure Sécurité pour piétons | Réduction affluence commerciale locale |
| Utilisation de la voie de desserte du port pour le camionnage | Qualité de vie Moins de camions sur N-D | |
| Construction d'un écran antibruit au nord du boulevard | Réduction du bruit Opinion population sera respectée Amélioration du design des murs | Population craint d'être contournée Hauteur mur affectera aspect visuel Coûts de construction seront élevés |

4.3 L'analyse socio-démographique

Une analyse démographique et socio-économique du secteur d'étude a été menée à partir des données des recensements de Statistique Canada de 1981, 1986 et 1991³ (annexe D). Cette analyse a mis en évidence les éléments suivants:

- Entre 1981 et 1991, l'évolution démographique du secteur d'étude a été marquée par la diminution et le vieillissement de la population, de même que par la réduction de l'écart entre la population féminine (plus nombreuse) et la population masculine.

³ Les données du recensement de 1996 étaient encore incomplètes au moment de l'analyse.

- La proportion de personnes célibataires et divorcées a sensiblement augmenté. Les proportions de plus en plus élevées de personnes vivant seules, de familles monoparentales et de couples mariés ou conjoints de fait sans enfant ont eu pour effet de réduire la taille des ménages.
- La population est en très grande majorité francophone, mais l'arrivée accrue d'immigrants a entraîné une légère diminution du poids démographique des francophones et des anglophones, et par le fait même une progression des langues non officielles.
- Les progrès en matière d'éducation ont été importants. Cependant, près de 70% de la population n'avaient pas dépassé la 13^e année en 1991.
- La situation économique s'est dégradée. Le taux de chômage a grimpé, affectant surtout les jeunes de 15-24 ans.
- Même si le revenu moyen des particuliers a augmenté, près de 56% des ménages ont gagné moins de 20 000 \$ en 1991.
- Enfin, la proportion de locataires est très importante, ce qui explique en partie la grande mobilité de la population.

4.4 La morphologie urbaine et la valeur patrimoniale

Une analyse sommaire du dernier rôle d'évaluation foncier (1995-1998) de la CUM (fourni par la Ville de Montréal) nous a permis de connaître la répartition des catégories de bâtiments pour l'ensemble des propriétés ayant une adresse civique dans le secteur d'étude (quadrilatère Notre-Dame, Ste-Catherine, Fullum et Vimont) (annexe E). Les rues résidentielles regroupent 144 espaces vacants, 130 propriétés de type multiplex, 117 triplex, 41 condominiums, 31 duplex, de même que 42 autres types de propriétés réparties dans 9 autres classes. Sur la rue Ste-Catherine, on retrouve 206 propriétés de type semi-commercial, 32 de type multiplex, 25 de type conciergerie, 22 de type triplex, 20 de type commercial ainsi que 62 autres propriétés réparties

dans 15 autres classes. Enfin, la rue Notre-Dame compte 203 espaces vacants et 28 propriétés réparties dans 11 autres classes.

L'analyse de la morphologie urbaine et des valeurs patrimoniales (annexe F) montre que le territoire étudié a subi de profondes transformations au cours des derniers siècles. Peuplé à l'origine d'artisans et d'engagés, le faubourg Québec (territoire situé à l'est des fortifications de la vieille ville) attire, vers la fin du 18^e siècle et au début du 19^e, plusieurs notables et membres de la bourgeoisie qui décident d'y fonder quelques industries (brasserie Molson, chantier de construction navale et fonderies) et d'aménager de somptueuses résidences en bordure du fleuve. Cette cohabitation de milieux résidentiels aisés, d'habitats ouvriers et de lieux de production ne résiste pas aux transformations industrielles qui ont cours à compter du milieu du 19^e siècle. L'implantation de nouvelles industries (la Dominion Rubber, la Dominion Oil Cloth, la New City Gas Co., la Macdonald Tobacco, la Barsalou, le CP et les ateliers ferroviaires de Lorimier), l'expansion du port vers l'aval et l'inauguration de nouvelles lignes de transport ferroviaire ont littéralement produit la morphologie des corridors industriels et des faubourgs ouvriers qui les accompagnent, entraînant ainsi un processus quasi continu de reconstruction à la pièce des parties les plus anciennes et le départ définitif de la bourgeoisie vers des positions plus valorisées.

Combinés au déclin industriel des dernières décennies, d'autres bouleversements plus récents ont radicalement transformé le paysage urbain du Sud-Est montréalais. La construction du pont Jacques-Cartier, l'élargissement du boulevard Dorchester (aujourd'hui René-Lévesque), l'aménagement de la Place Radio-Canada et la construction de l'autoroute Ville-Marie en sont de bons exemples. Ainsi, on ne compte, entre les rues Berri et Champlain, au sud du boulevard René-Lévesque, presque aucun vestige d'occupation ancienne, si ce n'est la maison de l'îlot des Voltigeurs et certains des bâtiments de la brasserie Molson. À l'est de la rue de Lorimier, les destructions ont été confinées au corridor de la rue Notre-Dame et au territoire portuaire. À l'exception de la prison du Pied-du-Courant, sauvée in extremis, la presque totalité des bâtiments anciens ont été démolis.

L'étude du secteur concerné a permis l'identification de huit entités morphologiques: les anciens villages (1) de Lorimier et (2) de Hochelaga, l'ancienne ville (3) de Maisonneuve, les secteurs (4) Nicolet à de La Salle et (5) William-David à Vimont, (6) le corridor de la rue Notre-Dame, (7) la cour de triage Moreau et (8) le territoire du port.

Le secteur de l'ancien village de Lorimier, situé à l'ouest du secteur d'étude (de Fullum à la cour Moreau), comprend un important ensemble institutionnel de pierres grises (église, presbytère, pensionnat, etc.) et est caractérisé par une dizaine d'îlots de taille et de configuration irrégulières ainsi que par un bâti de 2 ou 3 étages plutôt modeste.

Plus à l'est, l'ancien village d'Hochelaga comprend également des bâtiments de 2 ou 3 étages et des îlots hétérogènes tant par leur taille et leur configuration que par leur orientation. Cependant, la grille des îlots devient plus régulière au nord de la rue Ste-Catherine. Le parc Dézéry qui en occupe le centre ne polarise toutefois pas véritablement cet ancien noyau urbain puisque la plupart des bâtiments publics de l'époque ont été démolis. L'état de conservation variable et le taux de vacance particulièrement élevé des bâtiments commerciaux de cette partie de la rue Ste-Catherine n'augurent rien de bon. Il faut comprendre que la démolition de logements le long de la rue Notre-Dame a accentué l'excentricité de ce secteur qui avait déjà subi les contrecoups du déclin du noeud ferroviaire autour de l'ancienne gare Moreau.

L'ancienne ville de Maisonneuve comporte une trame urbaine plus régulière, semblable à celle que l'on retrouve au nord de la rue Ste-Catherine dans Hochelaga, avec en général des bâtiments de trois étages. Elle se distingue des milieux environnants par son cadre bâti qui date parfois du 19^e siècle. Le secteur Nicolet - de La Salle se caractérise par la très grande régularité de sa grille de rues et d'îlots, tandis que le secteur William-David - Vimont comprend un cadre bâti plus homogène et en meilleur état de conservation. C'est dans ce deuxième secteur que l'on retrouve l'ancienne caserne Létourneux, située à l'emplacement même du premier hôtel de ville de Maisonneuve, ainsi que les parcs Morgan et Champêtre qui doivent leur statut d'espaces verts à leur vocation antérieure de grandes propriétés et qui font partie de l'axe nord-sud aménagé par les frères Morgan (Marché Maisonneuve - boulevard Morgan - parc Morgan).

Le côté nord de la rue Notre-Dame correspond à une vaste friche libérée au début des années '70 en vue de la construction de l'autoroute Ville-Marie. Le seul bâtiment qui n'ait pas été démoli à l'époque est celui de la tonnellerie de la St. Lawrence Sugar. Depuis, une partie de cette emprise a été recyclée en corridor vert avec plusieurs talus ainsi qu'une piste cyclable. Actuellement, une quarantaine de bâtiments résidentiels de 3 étages (à l'exception de la tour d'habitation de 11 étages) reconstituent partiellement le front architectural des quartiers Ste-Marie (ancien village de Lorimier), Hochelaga et Maisonneuve. Dans Hochelaga-Maisonneuve, plusieurs de ces bâtiments correspondent à des HLM construits au cours des années '80. Du côté sud de la rue Notre-Dame, le front industriel est fortement déstructuré. Les imposantes installations de Sucre Lantic et de Miron, l'ancienne caserne Létourneux, quelques petits bâtiments hétéroclites et les ruines de la Canadian Vickers demeurent les seuls vestiges de cet important corridor industriel.

La cour de triage Moreau aménagée vers la fin du 19^e siècle constituait le terminal des lignes ferroviaires en provenance de Hull, St-Jérôme et Joliette. La gare, les ateliers, les dépendances diverses ainsi que la plupart des implantations industrielles qui s'y sont greffées n'existent plus aujourd'hui. En fait, ce vaste espace vacant constitue une discontinuité majeure qui tient à distance les franges du Centre-Sud et de Hochelaga. Seuls quelques bâtiments industriels construits à l'ouest de la rue Moreau au cours de la présente décennie ont permis une certaine consolidation de la frange du quartier Hochelaga. Enfin, le territoire du port s'étend au sud des voies ferrées et couvre toute la longueur du secteur d'étude.

Sur le plan patrimonial, aucun bâtiment compris dans le secteur d'étude n'est classé ou reconnu officiellement. Des monuments classés historiques se retrouvent en périphérie du secteur: l'îlot des Voltigeurs, l'église St-Pierre-Apôtre et le Château Dufresne. Cependant, la Communauté urbaine de Montréal et la Ville de Montréal reconnaissent une valeur patrimoniale à 12 bâtiments ou ensembles urbains à l'intérieur du secteur étudié. Enfin, même si l'état de la plupart des bâtiments est jugé satisfaisant, il n'en demeure pas moins que plusieurs sont abandonnés et passablement endommagés, notamment la tonnellerie de la St. Lawrence Sugar, la caserne Létourneux, les bureaux et les ateliers de la Canadian Vickers ainsi que plusieurs édifices commerciaux de la rue Ste-Catherine dans le vieux Hochelaga.

4.5 La circulation routière

Depuis plusieurs années, la configuration de l'autoroute Ville-Marie, entre les rues Fullum et Viau, n'a pas subi de changements significatifs. Il en est de même pour les feux de circulation.

La vitesse affichée des véhicules (70 km/h) n'a pas changé, tout au moins depuis 1985, et le MTQ ne prévoit pas que cette vitesse soit modifiée lors de la mise en service de l'autoroute Ville-Marie. Cependant, la vitesse de croisière effective sur la rue Notre-Dame peut atteindre les 100 km/h.

Les changements liés à la circulation automobile sur l'autoroute Ville-Marie dépendent essentiellement de l'accroissement du nombre de véhicules. Pour les accroissements de circulation passés et futurs, on peut voir les débits de circulation passés (1985), actuels (1998) et projetés lors de la mise en service de l'autoroute au tableau 5.

Lors de la mise en service de l'autoroute, les débits de circulation doubleront par rapport à 1985 et seront environ 50% plus élevés, comparativement à la circulation qui existe actuellement sur l'autoroute Ville-Marie.

Tableau 5. Débits de circulation passés, actuels et projetés.

| TRONÇON | DJME* (véhicules/jour) | | |
|--------------------------|------------------------|---------------|---------|
| | Passé (1985) | Actuel (1998) | Projeté |
| Entre Fullum et Davidson | 39 000 | 61 000 | 87 300 |
| Entre Davidson et Viau | 35 000 | 47 000 | 77 100 |

*DJME: débit journalier moyen estival.

L'été est la période de l'année au cours de laquelle les débits de circulation sont les plus élevés. Pour fins de représentation, les débits sont reportés sur deux tronçons de l'autoroute séparés par la rue Davidson.

Finalement, alors qu'en 1985, le camionnage comptait pour environ 7% de l'ensemble des véhicules, le MTQ estime que ce pourcentage est maintenant de l'ordre de 14%.

4.6 L'analyse des enjeux potentiels du projet

Le MTQ propose l'élargissement de la rue Notre-Dame et son raccordement à l'A-25. À la lumière des résultats de cette quatrième section, nous pouvons soulever différents enjeux potentiels au projet.

- La mobilisation sociale: Il ne s'agit pas ici d'un enjeu au projet, mais nous jugeons essentiel de mentionner cet élément du contexte. Le projet s'insère dans un secteur qui présente un réseau social tissé serré. Les organismes principaux qui interviendront dans ce dossier sont sensiblement les mêmes que dans les années 1970 et 1980. Tous les leaders se connaissent, siègent conjointement sur différents comités et défendent des positions similaires, à l'exception dans certains cas des organismes à vocation économique.
- La justification du projet: Ce fut le premier enjeu du projet de lien est-ouest annoncé en 1970. L'information colligée jusqu'à maintenant laisse entrevoir qu'un élargissement du boulevard relancera le débat sur la justification.
- La desserte et les voies d'accès: Ces questions sont soulevées depuis plusieurs années par la population et les réponses ne la satisfont toujours pas. On ne comprend pas pourquoi la voie du port n'est pas empruntée par les camions qui utilisent de façon croissante cet axe routier. La gestion de la circulation sur les tourne-bridges, les voies d'accès à Notre-Dame sont des questions toujours préoccupantes.
- L'inaccessibilité du fleuve: Les fenêtres sur le fleuve sont rares dans ce secteur. La rue Notre-Dame isole certains espaces et bâtiments, ce qui marginalisent leur utilisation. C'est le cas des parcs Champêtre et Bellerive, de même que de la caserne Létourneux.

- La construction de murs antibruit: Le mode traditionnel d'intervention du MTQ en matière de lutte contre le bruit crée des dissensions dans la population pour des raisons de coûts, d'isolement et de coupure de champ visuel. Il est douteux que cette option attire un appui massif, même si une augmentation de la circulation est anticipée.
- La gestion de la circulation: La question de la synchronisation des feux sur Notre-Dame en vue d'une réduction de la vitesse de circulation sera assurément soulevée.

Ainsi, il nous apparaît évident que ce projet devra être débattu plutôt dans une perspective de développement du secteur que simplement de l'agrandissement d'une route. L'analyse des préoccupations qui suit complète le portrait des enjeux.

5. LES PRÉOCCUPATIONS ACTUELLES EN REGARD DU QUARTIER

Cette section dresse un portrait des principaux acteurs impliqués et des enjeux soulevés dans le dossier de l'aménagement du secteur de la rue Notre-Dame. Afin de comprendre les préoccupations actuelles en regard du quartier, des enquêtes ont été menées auprès des organismes, des locataires, des propriétaires occupants et des propriétaires non occupants du secteur d'étude, ainsi qu'auprès des utilisateurs de la piste cyclable située en bordure de la rue Notre-Dame.

5.1 Les domaines d'intérêt et les préoccupations des organismes

5.1.1 Aspects méthodologiques

Un répertoire des acteurs de la région à l'étude (annexe G) a été élaboré à partir de divers recensements d'organismes. Cette liste d'acteurs fut complétée suite à la revue de presse locale (*Les Nouvelles de l'Est*). À partir de cette liste, les représentants de 14 organismes locaux (annexe H), qui nous semblaient les plus impliqués dans le dossier, ont été rencontrés. La structure d'entrevue développée à cet effet (annexe H) visait à donner de l'information aux répondants sur le projet de recherche, mais aussi à connaître leur perception vis-à-vis des organismes-clés du milieu. Chaque répondant devait mentionner au moins 5 noms d'organismes intéressés au dossier. La compilation et l'analyse des données (annexe I) ont permis de classer les organismes selon leur fréquence d'apparition et d'en choisir 20 pour la seconde série d'entrevues. Les 9 premiers correspondent à ceux qui ont été cités au moins 4 fois dans Hochelaga-Maisonneuve et 3 fois dans Ste-Marie. Les 11 autres ont été choisis afin de diversifier les intérêts des acteurs par rapport aux 9 premiers, et en fonction du répertoire des acteurs de la région à l'étude.

Parmi les 10 associations de locataires citées (résidences, coopératives d'habitation et HLM), 3 ont été exclues en raison de la localisation des bâtiments (à l'extérieur de la zone d'impact sonore ou à l'intérieur mais dont la façade donne sur Ste-Catherine), 3 autres en fonction de leur redondance au sein d'une même strate d'échantillonnage et, enfin, une dernière en raison de la disparition du groupe depuis. Aussi, puisque le quartier Hochelaga-Maisonneuve couvre près des trois quarts du secteur d'étude, nous avons décidé de remplacer *TANDEM Montréal Plateau / Centre-Sud* par *TANDEM Montréal / Mercier-Hochelaga-Maisonneuve*. Pour les mêmes raisons, le *Centre d'éducation et d'action des femmes (CEAF)* a été remplacé par le *Centre d'éducation des femmes la Marie Debout*.

Une autre structure d'entrevue ainsi qu'un questionnaire (annexe J) ont été développés pour cette seconde série d'entrevues avec les personnes et organismes-clés du milieu. Les personnes et organismes suivants ont été rencontrés:

Dans Hochelaga-Maisonneuve

- Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve, Jean Rouleau;
- Tourisme Hochelaga-Maisonneuve (table de concertation), Sylvianne DiFolco;
- Député fédéral d'Hochelaga-Maisonneuve, Réal Ménard;
- Pavillon d'Éducation Communautaire (PEC), Normand Robert;
- Députée provinciale d'Hochelaga-Maisonneuve, Louise Harel;
- Corporation de développement de l'Est (CDEST), Jean Bergevin;
- SIDAC Ste-Catherine, Normand Paquin;
- Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve, Paul Labonne;
- Habitations Hochelaga (HLM), Simone Langlais;
- COOP La Légende, Denis Beauchamp;
- COOP Trois galeries, Lise Lebrun;
- Conseil pour le développement local et communautaire H-M, Michel Roy;
- Zone d'Intervention Prioritaire (ZIP), Denis Vanier;
- Port de Montréal, Michel Turgeon;

- Centre culturel et sportif de l'Est, Yves Poulin;
- Centre d'éducation des femmes la Marie Debout, Andrée Blondeau;
- TANDEM Montréal / Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, Michel Fortin.

Dans Ste-Marie

- Alerte Centre Sud, Pierre Hamel;
- Relance Jeunes et Familles, Marie-Madelaine Lafrenière;
- CDEC Plateau Mont-Royal / Centre-Sud, Noëlle Samson.

5.1.2 La diversité des intérêts et le profil du réseau social

Les données d'entrevues et les divers documents recueillis (dépliants informatifs, rapports annuels et lettres patentes) nous ont permis d'identifier les principales préoccupations des organismes-clés du milieu ainsi que les types de partenariat que l'on y retrouve (annexe K). Ainsi, le secteur communautaire des quartiers Hochelaga-Maisonneuve et Ste-Marie affiche une grande variété d'intérêts et un tissu social serré.

Comme le tableau 6 l'indique, plusieurs des organismes associés au quartier Hochelaga-Maisonneuve se préoccupent à la fois des aspects sociaux (aide à la personne et à la collectivité), économiques et urbanistiques. Les élus des gouvernements provincial et fédéral, la *Corporation de développement de l'Est de Montréal* (CDEST) et le *Conseil pour le développement local et communautaire H-M* travaillent fréquemment sur ces volets. Le *Pavillon d'Éducation Communautaire* (PEC) s'intéresse également aux aspects sociaux et économiques en plus de couvrir le volet éducatif. La *SIDAC Ste-Catherine* et *Tourisme H-M* s'intéressent surtout à la revitalisation urbaine et économique du secteur (affluence commerciale et touristique). Le *Centre culturel et sportif de l'Est* (CCSE), le *Centre d'éducation des femmes La Marie Debout* et *TANDEM Montréal* couvrent plus spécifiquement les volets sociaux (encadrement de la personne) et éducatifs; *TANDEM Montréal* se préoccupe de l'aménagement urbain dans la

mesure où la sécurité des personnes est en cause (risques d'agressions contre les femmes et de vols par infractions). Pour ce qui est du bâti et des espaces publics, le *Collectif en aménagement urbain H-M* demeure le principal point de convergence pour tous les acteurs qui se préoccupent de l'aménagement urbain, comme l'*Atelier d'histoire H-M* et la *Zone d'intervention prioritaire de l'Est de Montréal (ZIP)* qui visent respectivement à mettre en valeur le patrimoine architectural et culturel du quartier et à augmenter le niveau d'accessibilité des berges du St-Laurent. Enfin, le *Port de Montréal*, les coopératives d'habitation (*La légende* et *Les Trois Galeries*) ainsi que le *Comité de locataires et de loisirs des Habitations Hochelaga* ont, comme leur nom l'indique, chacun un domaine d'intérêt spécifique, soit économique, social (logements pour familles moins fortunées) ou récréatif.

Dans le quartier Ste-Marie, la *Corporation de développement économique et communautaire Centre-Sud / Plateau Mont-Royal* et *Alerte Centre-Sud* se préoccupent également des trois volets principaux, soit le support social, l'aménagement urbain et le développement économique. De son côté, la *Relance Jeunes et Familles* fournit plus spécifiquement un support social et éducatif à l'enfance.

Tableau 6. La diversité des intérêts des personnes et organismes rencontrés.

| ORGANISMES DANS HOCHELAGA-MAISONNEUVE | SOC | URB | ÉCO | ÉDU | CUL | LOI | ENV | POL |
|---|-----------------------------|---------------------------------|------------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|
| Tourisme Hochelaga-Maisonneuve | | X | X | | X | X | | |
| SIDAC Ste-Catherine | | X | X | | | | | |
| Députée provinciale Hochelaga-Maisonneuve | X | X | X | | X | | | X |
| Député fédéral Hochelaga-Maisonneuve | X | X | X | | | | | X |
| Conseil pour le développement local et communautaire H-M | X | X | X | | X | | | |
| Corporation de développement de l'Est de Montréal (CDEST) | X | X | X | | | | | |
| Pavillon d'Éducation Communautaire (PEC) | X | | X | X | | | | |
| Centre culturel et sportif de l'Est Maisonneuve (CCSE) | X | | | X | | X | | |
| Centre d'éducation des femmes La Marie Debout | X | | | X | | | | |
| TANDEM Montréal Mercier / Hochelaga-Maisonneuve | X | X | | X | | | | |
| Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve | | X | | X | X | | | |
| Zone d'intervention prioritaire de l'Est de Montréal (ZIP) | | X | | X | | | X | |
| Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve | | X | | | | | X | |
| Société du Port de Montréal | | | X | | | | | |
| Coopérative d'habitation La Légende | X | | | | | | | |
| Coopérative d'habitation Les Trois Galeries | X | | | | | | | |
| Comité de locataires et de loisirs des Habitations Hochelaga | | | | | | X | | |
| ORGANISMES DANS STE-MARIE | SOC | URB | ÉCO | ÉDU | CUL | LOI | ENV | POL |
| Corporation de dével. écon. comm. Centre-Sud / Plateau (CDEC) | X | X | X | | | | | |
| Alerte Centre-Sud | X | X | X | | | | | |
| Relance Jeunes et Familles | X | | | X | | | | |
| CULTure sport et LOIsir | ÉCOonomie support SOCIAL | ÉDUcation aménagement URBain | ENVironnement naturel POLitique | | | | | |

Le secteur communautaire d'Hochelaga-Maisonneuve offre pas moins de 9 tables de concertation (*Conseil pour le développement local et communautaire H-M*, *Tourisme H-M*, *Coalition sur l'alimentation dans H-M*, *Concertation Enfance-Famille H-M*, *Concertation Jeunesse*, *Concertation Toxicomanie H-M*, *La Collective du 8 mars*, *Table de concertation Troisième âge H-M* et *Regroupement des paroisses H-M*) et un projet central axé sur la revitalisation urbaine et sociale du quartier. Ce projet a comme objectif de stimuler la rénovation des immeubles et des espaces publics afin de rehausser l'image du quartier. Les deux tables qui concernent davantage notre projet d'étude, soit celles de *Tourisme H-M* et du *Conseil pour le développement local et communautaire H-M*, visent respectivement à redynamiser le quartier par le biais du développement touristique et à stimuler le développement local (emploi, de l'habitation, santé, alimentation, culture et loisir).

Le tableau 7 montre une forte complicité entre le *Collectif en aménagement urbain*, la *CDEST*, *Tourisme H-M* et le *Conseil pour le développement local et communautaire*. En effet, ces organismes siègent à la fois aux deux tables de concertation qui nous concernent plus particulièrement et au comité du projet de revitalisation urbaine et sociale. Même si le *PEC*, l'*Atelier d'histoire H-M* et le *CCSE* ne sont pas associés au projet de revitalisation urbaine et sociale vu leur champ d'action respectif, ils font tout de même partie intégrante du coeur du réseau social d'Hochelaga-Maisonneuve. Les élus des gouvernements provincial et fédéral siègent à la table de concertation de *Tourisme H-M* et semblent en étroite collaboration avec les principaux organismes du réseau communautaire. De son côté, la *SIDAC Ste-Catherine* siège également à la table de *Tourisme H-M* et au comité du projet de revitalisation urbaine et sociale mais se montre moins active sur la scène locale. *La Marie Debout* et *TANDEM Montréal* travaillent conjointement et en collaboration avec d'autres acteurs du quartier sur le volet de l'insécurité mais sont par contre moins impliqués dans le débat de la revitalisation urbaine. La *ZIP*, le *Port de Montréal* et le *PEC* se concertent régulièrement au sujet de la dépollution des berges du St-Laurent et du risque de contamination du poisson (sensibilisation auprès de la population). Enfin, les deux coopératives d'habitation et le *Comité de locataires et de loisirs des habitations Hochelaga* ne sont pas du tout impliqués dans les débats du quartier. Il est à noter

que le *CLSC H-M* est très actif dans le milieu, tant sur le plan de la santé et du support social que sur le plan de la revitalisation urbaine.

Puisque la portion de notre aire d'étude qui se situe dans le quartier Ste-Marie ne couvre qu'une infime partie du secteur Centre-Sud et que nous n'avons rencontré que trois organismes du milieu, il nous est impossible de dresser un portrait d'ensemble du réseau social de ce quartier. Néanmoins, la *CDÉC* et *Alerte Centre-Sud* semblent être deux maillons importants du débat qui entoure l'aménagement urbain du secteur puisque l'un offre une table de concertation sur le sujet et l'autre, une coalition de près de 30 organismes, cherche à revitaliser le quartier; *Relance Jeunes et Familles* fait partie de cette coalition et siège à la table de la *CDÉC* mais uniquement pour faire valoir son point d'intérêt, soit le support à l'enfance.

Tableau 7. Le réseau social du milieu.

| ORGANISMES DANS HOHELAGA-MAISONNEUVE | Projet revitalisation urb. et soc. | Table de Tourisme H-M | Table du Conseil dével. loc. et comm. |
|--|------------------------------------|-----------------------------|---------------------------------------|
| Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve | X | X | X |
| Corporation de développement de l'Est de Montréal (CDEST) | X | X | X |
| Tourisme Hochelaga-Maisonneuve | X | X | (x) |
| Conseil pour le développement local et communautaire H-M | X | (x) | X |
| Pavillon d'Éducation Communautaire (PEC) | | X | X |
| Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve | | X | X |
| Centre culturel et sportif de l'Est Maisonneuve (CCSE) | | X | X |
| Députée provinciale Hochelaga-Maisonneuve | | X | |
| Député fédéral Hochelaga-Maisonneuve | | X | |
| SIDAC Ste-Catherine | X | X | |
| La Marie Debout, centre d'éducation des femmes | | | X |
| TANDEM Montréal Mercier / Hochelaga-Maisonneuve | | | |
| Zone d'intervention prioritaire de l'Est de Montréal (ZIP) | | | |
| Société du Port de Montréal | | | |
| Coopérative d'habitation <i>La Légende</i> | | | |
| Coopérative d'habitation <i>Les Trois Galeries</i> | | | |
| Comité de locataires et de loisirs des habitations Hochelaga | | | |
| ORGANISMES DANS STE-MARIE | Table aménagement de la CDÉC | Coalition Alerte Centre-Sud | |
| Corpor. dével. écon. commun. Centre-Sud / Plateau (CDÉC) | X | X | |
| Alerte Centre-Sud | X | X | |
| Relance Jeunes et Familles | X | X | |

5.1.3 Les préoccupations et les actions souhaitées par les organismes

La seconde partie de l'entrevue réalisée auprès des organismes-clés portait sur la qualité de vie et la qualité de l'environnement, sur les principales préoccupations et actions souhaitées pour le secteur d'étude, sur la satisfaction envers les espaces publics et, enfin, sur les mesures d'intervention pour lutter contre le bruit de la circulation provenant de la rue Notre-Dame.

Les répondants devaient indiquer leurs niveaux d'appréciation (sur une échelle de 1 à 10) envers la qualité de vie et la qualité de l'environnement dans le quartier ainsi que dans le secteur d'étude. Le tableau 8 montre que la qualité de vie est mieux évaluée que la qualité de l'environnement; les organismes perçoivent ces deux aspects comme étant assez faibles (< 5) dans l'ensemble du quartier. De plus, le secteur d'étude obtient un score inférieur à celui du reste du quartier, tant pour la qualité de vie que pour la qualité de l'environnement.

Tableau 8. Organismes: perception de la qualité de vie et de la qualité de l'environnement selon l'aire d'étude.

| | QUARTIER | | SECTEUR D'ÉTUDE | |
|-----------------------------|----------------|----------------------------|-----------------|----------------------------|
| | Qualité de vie | Qualité de l'environnement | Qualité de vie | Qualité de l'environnement |
| Moyenne sur 10 | 4,95 | 4,25 | 3,72 | 3,35 |
| Nombre de répondants | 19 | 20 | 18 | 20 |

Les questions ouvertes concernant la qualité de vie et la qualité de l'environnement ont permis d'établir une liste des aspects positifs et négatifs les plus fréquemment abordés par les représentants d'organismes (annexe L). Le réseau communautaire, le patrimoine architectural et les services publics dans le quartier correspondent aux aspects positifs les plus souvent énoncés (tableau 9). Pour le secteur d'étude, l'aménagement des talus (comme espaces verts) et des tourne-bridges plaisent à plusieurs intervenants.

Tableau 9. Organismes: aspects de la qualité de vie et de la qualité de l'environnement jugés le plus fréquemment comme étant positifs.

| ASPECTS JUGÉS LE PLUS FRÉQUEMENT COMME ÉTANT POSITIFS (parmi les 20 répondants) | |
|--|--------------------|
| Composantes | Proportions |
| Dans les quartiers Hochelaga-Maisonneuve et Ste-Marie (incluant le secteur d'étude) | |
| Réseau communautaire (solidarité) | ● |
| Patrimoine architectural | ● |
| Services publics (écoles, centres de loisirs) | ○ |
| Dans le secteur d'étude plus spécifiquement | |
| Rôle des talus comme espaces verts | ● |
| Présence des tourne-bridges (tranquillité) | ○ |
| ● proportion > 15% ○ proportion < ou = 15% | |

Les aspects négatifs (tableau 10) les plus fréquemment mentionnés pour le quartier sont les conditions socio-économiques (niveau de vie, estime de soi, climat dans les écoles et support gouvernemental), l'état des logements, la criminalité (drogue et prostitution), l'impact de la circulation routière (bruit, vitesse et densité), les espaces verts (proportion et entretien), ainsi que la mixité des fonctions résidentielles et industrielles (pollution industrielle). Dans le secteur d'étude, le manque de desserte commerciale, l'environnement de la rue Notre-Dame et de ses abords (coupure physique, accessibilité des parcs Champêtre et Bellerive, et délabrement des bâtiments), l'insécurité pour les piétons, l'inefficacité des talus sur le plan sonore et, enfin, l'aménagement de la piste cyclable apparaissent souvent comme des aspects négatifs. De plus, l'état des bâtiments commerciaux (sur la rue Ste-Catherine) et la concentration de HLM sont plus préoccupants dans la partie centrale du quadrilatère étudié (ancien village de *Hochelaga*).

Tableau 10. Organismes: aspects de la qualité de vie et de la qualité de l'environnement jugés le plus fréquemment comme étant négatifs.

| ASPECTS JUGÉS LE PLUS FRÉQUEMMENT COMME ÉTANT NÉGATIFS (parmi les 20 répondants) | |
|--|--------------------|
| Composantes | Proportions |
| Dans les quartiers Hochelaga-Maisonneuve et Ste-Marie (incluant le secteur d'étude) | |
| Conditions socio-économiques (population) | ● |
| État des logements | ● |
| Bruit routier | ● |
| Drogues (irritant) | ● |
| Espaces verts (quantité et localisation) | ● |
| Prostitution (irritant) | ● |
| Circulation routière (vitesse et densité) | ● |
| Aménagement et entretien des rues et des parcs | ● |
| Estime de soi (santé mentale) | ○ |
| Pollution industrielle (air, bruit et sols) | ○ |
| Mixité des fonctions (résidentielle, commerciale, industrielle) | ○ |
| Conditions dans les écoles (violence, tensions raciales) | ○ |
| Aide des gouvernements | ○ |
| Dans le secteur d'étude plus spécifiquement | |
| Desserte commerciale (qualité et accessibilité) | ● |
| Présence de la rue N-D (coupure physique) | ● |
| Accessibilité des parcs Champêtre et Bellerive (et fleuve) | ● |
| Sentiment d'insécurité pour les piétons (femmes, enfants) | ○ |
| Rôle des talus sur le plan sonore | ○ |
| Paysage urbain près de N-D (usines désaffectées, espaces vacants) | ○ |
| Piste cyclable (aménagement et localisation) | ○ |
| ● proportion > ou = 30% ○ proportion < 30% | |

Chacun des répondants devait mentionner trois préoccupations relatives à la qualité de vie et à la qualité de l'environnement pour le secteur d'étude. Une analyse de contenu effectuée sur ces données a permis de reconnaître 13 classes de préoccupations (tableau 11). Ainsi, les organismes se montrent grandement préoccupés par les problèmes liés à la criminalité et à l'insécurité (drogues, prostitution et vols par infractions), l'accessibilité, l'aménagement et l'animation des espaces publics (réunification des parcs Morgan et Champêtre, accessibilité au fleuve et restauration de l'ancienne caserne Létourneux), les impacts du transport routier et ferroviaire (nuisances sur les rues résidentielles), le déclin du secteur commercial et la qualité des logements.

Tableau 11. Organismes: préoccupations concernant la qualité de vie et la qualité de l'environnement dans le secteur d'étude.

| Préoccupations | Proportions | Préoccupations (suite) | Proportions |
|---|--------------------|---|--------------------|
| Criminalité et insécurité | 17,2% | Entretien et propreté des espaces publics | 3,1% |
| Accessibilité, aménagement et animation des espaces publics | 17,2% | Préservation du patrimoine architectural | 3,1% |
| Impacts du transport routier et ferroviaire | 15,6% | Qualité de vie (en général) | 3,1% |
| Déclin du secteur commercial | 14,1% | Tranquillité du quartier | 1,6% |
| Qualité des logements | 10,9% | Sensibilisation / éducation | 1,6% |
| Vie / développement communautaire | 4,7% | Nombre de réponses* | 64 |
| Environnement (secteur portuaire, zonage) | 4,7% | Nombre de répondants | 20 |
| Conditions socio-économiques | 3,1% | | |

*Plusieurs réponses possibles.

Les principales actions souhaitées pour améliorer la qualité de vie et la qualité de l'environnement dans le secteur d'étude concernent l'accessibilité, l'aménagement et l'animation des espaces publics ainsi que l'atténuation des impacts routiers et ferroviaires (tableau 12). La plupart des organismes attendent avec impatience la réunification des parcs Morgan et Champêtre par un viaduc qui serait construit au même niveau que les parcs et sous lequel passerait une rue Notre-Dame encaissée. Selon plusieurs, ce projet rendrait le secteur plus attrayant et permettrait du même coup de redonner vie au parc Champêtre. On parle déjà d'y aménager un belvédère afin d'avoir une vue sur le fleuve et de restaurer la vieille caserne Létourneux pour y offrir des activités récréo-touristiques.

Tableau 12. Organismes: actions souhaitées pour améliorer la qualité de vie et la qualité de l'environnement dans le secteur d'étude.

| Actions souhaitées | Proportions | Actions souhaitées (suite) | Proportions |
|---|-------------|--|-------------|
| Accessibilité, aménagement et animation des espaces publics | 26,8% | Entretien et propreté des espaces publics | 5,4% |
| Atténuation des impacts routiers et ferroviaires | 17,9% | Lutte contre la criminalité et l'insécurité | 5,4% |
| Revitalisation du secteur commercial | 12,5% | Amélioration des conditions socio-économiques | 1,8% |
| Concertation et implication des différents intervenants | 10,7% | Amélioration de la qualité de vie (en général) | 1,8% |
| Mise en valeur du patrimoine architectural | 10,7% | Nombre de réponses* | 56 |
| Revitalisation du secteur résidentiel | 7,1% | Nombre de répondants | 20 |

*Plusieurs réponses possibles.

Même si quelques organismes souhaitent la réalisation du boulevard urbain, les nuisances causées par l'intrusion des véhicules à l'intérieur même du quartier (notamment par les voies d'accès et par la rue Ste-Catherine) semblent encore soulever des craintes. Plusieurs répondants souhaitent une réduction des niveaux de bruit et de poussières en provenance de la rue Notre-Dame et des voies ferrées du Port de Montréal.

Pour les 15 ou 20 prochaines années, la plupart des répondants craignent que le laisser à l'abandon du secteur d'étude entraîne un accroissement de la dégradation du tissu social, du déclin du secteur commercial et de la détérioration du patrimoine architectural et culturel. Dans le même sens, ils souhaitent la revitalisation du secteur par un investissement majeur dans les espaces publics aux abords de la rue Notre-Dame (réunification des parcs, accessibilité au fleuve...) ainsi que dans la rénovation des logements (pour attirer de nouveaux résidents).

Les représentants des organismes ont ensuite été invités à donner leur opinion sur les espaces publics, en particulier sur leur aménagement, leur entretien et propreté, leur sécurité, le niveau de bruit et la qualité de l'air (tableau 13). Moins de 50% des organismes se disent satisfaits des espaces publics, à l'exception près du parc Morgan et de l'espace vert avec piste cyclable où une majorité de répondants apprécie l'aménagement des lieux ainsi que l'entretien et la propreté de l'espace vert avec piste cyclable.

Tableau 13. Organismes: niveau de satisfaction envers les espaces publics.

| | Aménagement | Entretien / propreté | Sécurité | Niveau de bruit | Qualité de l'air | Nombre de répondants |
|---------------------------------|-------------|----------------------|----------|-----------------|------------------|----------------------|
| Parc Morgan | + | -- | - | - | - | 14 |
| Espace vert avec piste cyclable | + | + | - | - | -- | 20 |
| Rue Ste-Catherine | -- | -- | -- | -- | -- | 17 |
| Parcs Champêtre et Bellerive | -- | -- | -- | -- | -- | 18 |
| Rue Notre-Dame | -- | - | -- | -- | -- | 19 |

+ +: 75% et plus de satisfaits -: 25% à 49% de satisfaits
 +: 50% à 74% de satisfaits --: 24% et moins de satisfaits

Quant aux améliorations souhaitées pour ces espaces, près de la moitié des propos énoncés reflètent une mise en valeur des lieux qui soit capable de revitaliser l'ensemble du secteur d'étude (réunification des parcs Morgan et Champêtre, mise en place d'une fenêtre sur le fleuve, restauration du patrimoine architectural, animation et interprétation historique dans les parcs, consolidation de l'axe récréo-touristique nord-sud formé par le *Stade olympique*, le *Marché Maisonneuve* et les parcs *Morgan* et *Champêtre*, et rehaussement de la visibilité commerciale de la rue Ste-Catherine sur les axes récréo-touristiques). Pour le reste, les répondants souhaitent un meilleur aménagement et entretien des lieux (équipements collectifs, végétation, boulevard Ville-Marie, piste cyclable, etc.), le rehaussement du niveau de sécurité dans les déplacements (risques d'accidents lors de la traversée de la rue Notre-Dame et risque d'agressions dans les sections trop isolées) et, enfin, l'application de diverses mesures d'intervention pour atténuer les nuisances dues à la circulation routière (gestion de la circulation, enfouissement de la rue Notre-Dame, talus antibruit et écran de végétation).

Nous avons également demandé aux représentants des organismes de nous donner leur niveau d'appréciation de quelques mesures possibles de lutte au bruit routier provenant de la rue Notre-Dame. Le tableau 14 indique une nette préférence pour l'insonorisation des bâtiments, l'interdiction des camions à certaines heures et la limitation de la vitesse. Par contre, la moitié des répondants s'objectent à l'idée d'ériger un mur antibruit ou d'élever les buttes en terre.

Tableau 14. Organismes: solutions envisagées pour lutter contre le bruit de la rue Notre-Dame.

| Types d'intervention | Proportions | | | Nombre de répondants |
|--|------------------|--------------------|----------------|----------------------|
| | Plutôt favorable | Plutôt défavorable | Pas de réponse | |
| Insonoriser les bâtisses | 85% | 5% | 10% | 20 |
| Limiter la vitesse | 80% | 20% | 0% | 20 |
| Interdire les camions à certaines heures | 80% | 10% | 10% | 20 |
| Limiter la circulation | 55% | 25% | 20% | 20 |
| Élever la hauteur des buttes en terre | 45% | 50% | 5% | 20 |
| Ajouter un mur antibruit aux buttes existantes | 40% | 50% | 10% | 20 |

Si une priorité d'intervention devait être établie dans le secteur d'étude, près de 80% des organismes préféreraient une mesure visant à améliorer globalement la vie ou l'environnement plutôt qu'une mesure strictement axée sur la lutte au bruit provenant de la rue Notre-Dame. Le désir de revitaliser globalement le secteur explique cette tendance. En effet, la quasi-totalité des répondants souhaitent davantage que l'on intègre les parcs Morgan et Champêtre au circuit touristique du quartier et que l'on rénove les logements afin de stimuler l'arrivée de nouveaux résidents et, par le fait même, le développement économique de la rue Ste-Catherine (emplois, desserte commerciale et sécurité urbaine).

La plupart des commentaires émis à la fin de la rencontre rejoignent les principales préoccupations mentionnées auparavant. Plusieurs répondants ont démontré leur appréciation pour l'étude en cours et croient que l'aménagement du secteur d'étude constitue la clé de la revitalisation de tout le sud du quartier. Un des représentants des organismes mentionne qu'il faudrait étudier l'impact du boulevard Ville-Marie sur la santé de façon à relativiser le coût d'un enfouissement total. Enfin, un dernier répondant rappelle l'importance de la collaboration du Port de Montréal dans ce dossier puisque ce dernier borde le corridor étudié sur toute sa longueur.

5.2 Les préoccupations et les actions souhaitées par les locataires et les propriétaires

Pour mener les enquêtes auprès des locataires et des propriétaires, nous avons divisé le secteur résidentiel en cinq strates afin de tenir compte de la diversité du bâti (figure 2). Le secteur compris entre les rues Fullum et du Havre, qui inclut l'ancien village de Lorimier, forme la première strate. La seconde strate englobe l'ancien village de Hochelaga et s'étend de la rue Alphonse-D.-Roy à la rue Nicolet. Comprenant l'ancien village de Maisonneuve, la troisième strate s'étend de la rue Nicolet jusqu'à la voie ferrée située à l'est de Vimont. Les nouvelles constructions (à partir de 1980) localisées à l'est de la rue Alphonse-D.-Roy et aux abords de la rue Notre-Dame forment la quatrième strate. Enfin, la dernière strate correspond au quadrilatère formé par le complexe immobilier «Les habitations Hochelaga» (HLM pour familles et personnes âgées) puisque la tour de 11 étages y forme une entité particulière.

Nous avons rejoint 153 répondants. Parmi ceux-ci, 100 locataires (20 par strate) ont été interrogés par téléphone à l'aide d'un questionnaire composé de questions fermées et 25 autres (5 par strate) ont accepté de répondre à domicile à un questionnaire comportant en plus quelques questions ouvertes. Chez les propriétaires occupants, 14 d'entre eux (4 dans la strate #1 et 5 dans chacune des strates #1 et #2) ont également répondu à un questionnaire à domicile. Quant aux 13 propriétaires non occupants rejoints (3 dans la strate #1 et 5 dans chacune des strates #2 et #3), ils ont fait l'objet d'une entrevue téléphonique. Une entrevue a de plus été effectuée au siège social de l'Office municipal d'habitation de Montréal (pour les strates #4 et #5). Les différents types de questionnaires apparaissent aux annexes M, N et O⁴.

⁴ Seuls les principaux tableaux de résultats sont insérés dans l'analyse qui suit.

5.2.1 Les locataires

Méthodologie

Les locataires composent environ 90% des résidents de la zone d'étude. Nous leur avons ainsi accordé une large part dans nos enquêtes afin de refléter le mieux possible les perceptions du milieu. Deux enquêtes ont été menées, l'une téléphonique et l'autre à domicile.

L'enquête téléphonique a été conduite par le Bureau d'Études socio-graphiques du 12 au 18 juin 1998 auprès de 100 personnes⁵. La sélection des répondants s'est opérée par ordinateur de manière aléatoire à partir de la liste des numéros civiques et a tenu compte de la division du secteur en cinq strates selon les grands types de bâtis. Ainsi, 20 personnes ont été interrogées dans chacune des strates (tableau 15).

Afin d'obtenir plus d'informations sur les préoccupations et les enjeux soulevés par les locataires, nous avons aussi mené des entrevues à domicile auprès de 25 personnes (5 par strate) sélectionnées de façon aléatoire par ordinateur. Ces entrevues, effectuées en juin 1998, ont été précédées de prises de rendez-vous téléphoniques (tableau 16). À la fin des rencontres, d'une durée moyenne de 45 mn, la description du projet, une lettre de remerciement ainsi qu'un bon d'achat de 10 \$ dans un commerce des environs ont été remis aux répondants.

⁵ L'intervalle de confiance pour l'ensemble de l'échantillon final ($n = 100$) est de 9,5% en plus ou moins, au seuil de signification de 95%, dans le cas le plus défavorable où les réponses à une question dichotomique se répartissent 50%/50%. Ainsi, la vraie valeur dans la population se situera entre 40,5% et 59,5% dans 95% des échantillons tirés avec cette méthode (échantillon aléatoire simple sans remise).

Tableau 15. Locataires: bilan de la cueillette (enquête téléphonique).

| Opérations | Strate 1 | Strate 2 | Strate 3 | Strate 4 | Strate 5 | Total |
|-----------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|-------|
| Nombre total de sélections | 72 | 72 | 72 | 72 | 72 | 360 |
| Dans l'échantillon | 63 | 60 | 64 | 57 | 62 | 306 |
| Entrevues complétées | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 100 |
| Inéligibles | 20 | 8 | 9 | 8 | 13 | 58 |
| Numéros disponibles | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 6 |
| Pas de réponse | 14 | 18 | 21 | 17 | 15 | 85 |
| Répondants absents | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| Refus | 9 | 11 | 8 | 12 | 14 | 54 |
| Hors échantillon | 9 | 12 | 8 | 15 | 10 | 54 |
| Numéros hors service | 7 | 8 | 8 | 13 | 7 | 43 |
| Fax | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| Langue étrangère | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 |
| Non résidentiel | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| Incapacité physique ou mentale | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 3 |

Tableau 16. Locataires: bilan de la cueillette (enquête à domicile).

| Opérations | Strate 1 | Strate 2 | Strate 3 | Strate 4 | Strate 5 | Total |
|-----------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|-------|
| Nombre total de sélections | 24 | 28 | 41 | 23 | 28 | 144 |
| Dans l'échantillon | 19 | 21 | 30 | 16 | 24 | 110 |
| Entrevues complétées | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 25 |
| Répondants absents (rendez-vous) | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 4 |
| Inéligibles | 2 | 2 | 1 | 3 | 2 | 10 |
| Pas de réponse | 3 | 8 | 10 | 1 | 5 | 27 |
| Répondants absents (téléphone) | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 |
| Refus | 8 | 5 | 13 | 7 | 9 | 42 |
| Hors échantillon | 5 | 7 | 11 | 7 | 4 | 34 |
| Numéros hors service | 5 | 7 | 7 | 6 | 4 | 29 |
| Langue étrangère | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 3 |
| Non résidentiel | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 |

Profil socio-économique des locataires

Les résultats des enquêtes effectuées chez les locataires indiquent que 60% des répondants sont de sexe féminin. L'âge médian se situe entre 36 et 45 ans, et 68% des personnes interrogées sont célibataires, veuves, séparées ou divorcées. Plus de la moitié des répondants (54%) ont atteint le niveau primaire ou secondaire d'éducation, alors que 44% ont atteint le niveau collégial ou universitaire. De plus, 43% des répondants travaillent à temps plein ou à temps partiel, ou encore sont travailleurs autonomes; en incluant les retraités, près de 45% des répondants sont sans

emploi. Enfin, 74% des ménages gagnent moins de 30 000 \$, une très forte proportion d'entre eux se situant sous la barre des 20 000 \$.

Données relatives au logement

La grande majorité des locataires ayant participé à l'enquête (94%) habitent dans des multiplex, triplex ou duplex. Les deux tiers des foyers (66%) logent une ou deux personnes, et parmi ceux comptant deux personnes ou plus, 27% comprennent des enfants de 12 ans ou moins. Environ 40% des répondants affirment passer plus de 15 heures par jour à la maison, et la même proportion entre 11 et 15 heures.

La mobilité résidentielle est relativement importante. Près de 60% des répondants n'occupent leur logement que depuis au maximum cinq ans, alors que seulement 7% habitent le même endroit depuis plus de 15 ans (tableau 17).

Tableau 17. Locataires: durée de résidence dans le logement actuel.

| | Proportions |
|-----------------------------|--------------------|
| 0 à 5 ans | 59,2% |
| 6 à 10 ans | 21,6% |
| 11 à 15 ans | 12,0% |
| 16 à 20 ans | 1,6% |
| 21 à 25 ans | 2,4% |
| 26 à 30 ans | 1,6% |
| Plus de 30 ans | 1,6% |
| Nombre de répondants | 125 |

Toutefois, plus de 70% des répondants ne prévoient pas déménager pour l'instant. Ceux qui envisagent le déménagement évoquent comme raisons principales un environnement trop bruyant (21%) et la grandeur du logement (18%) (tableau 18).

Tableau 18. Locataires: raisons du déménagement envisagé.

| | Proportions |
|---|-------------|
| Environnement trop bruyant | 21,1% |
| Grandeur du logement | 18,4% |
| Insécurité des environs / du quartier | 10,5% |
| Recherche d'une meilleure qualité de vie | 10,5% |
| Quartier ne correspond pas aux attentes | 10,5% |
| Achat d'une propriété | 5,3% |
| Agrandissement de la famille | 5,3% |
| Problèmes de santé | 5,3% |
| Problèmes avec le propriétaire / les voisins | 2,6% |
| Désir de se rapprocher de la famille / des amis | 2,6% |
| Désir de retourner dans le quartier d'origine | 2,6% |
| Pour vivre autre chose | 2,6% |
| Propriété vendue | 2,6% |
| Nombre de réponses* | 128 |
| Nombre de répondants** | 35 |

*Plusieurs réponses possibles.

**Sont exclus ceux qui n'envisagent pas de déménager.

Qualité de vie et préoccupations

Les trois principales raisons qui ont incité les locataires interrogés à s'installer dans le quartier sont les loyers moins élevés (près de 20% des réponses), le fait d'avoir passé son enfance dans le quartier ou de l'avoir fréquenté avant d'y habiter (18%), ainsi que la proximité de la famille et des amis (12%) (tableau 19).

Tableau 19. Locataires: raisons du choix de résidence dans le quartier.

| | Proportions |
|--|-------------|
| Loyers moins élevés | 19,5% |
| Enfance dans le quartier / connaissait le quartier | 18,0% |
| Proximité de la famille / des amis | 12,0% |
| Proximité du travail / du centre-ville | 9,8% |
| Attachement au quartier | 9,8% |
| Proximité des services / des commerces / du métro | 6,8% |
| Attachement au logement / grandeur / commodité | 6,0% |
| Par hasard | 6,0% |
| Office municipal d'habitation de Montréal | 3,8% |
| Niveau de tranquillité | 1,5% |
| Charme du voisinage | 1,5% |
| Pour éviter que les enfants changent d'école | 1,5% |
| Vie en coopérative | 1,5% |
| Quartier résidentiel | 0,8% |
| Quartier agréable pour les enfants | 0,8% |
| Décès familial | 0,8% |
| Nombre de réponses* | 133 |
| Nombre de répondants | 125 |

*Plusieurs réponses possibles.

La majorité des locataires (77%) se disent satisfaits de la qualité de vie dans le secteur, alors que 23% d'entre eux se montrent insatisfaits. Leur principale préoccupation est de loin la criminalité et l'insécurité (27% de l'ensemble des préoccupations). Suivent les conditions socio-économiques et les impacts du transport routier et ferroviaire (12%) (tableau 20).

Tableau 20. Locataires: préoccupations concernant la vie dans le quartier.

| Préoccupations | Proportions | Préoccupations (suite) | Proportions |
|---|--------------------|---|--------------------|
| Criminalité et insécurité | 27,1% | Tranquillité du quartier | 5,1% |
| Conditions socio-économiques | 11,9% | Accessibilité / déplacements | 3,4% |
| Impacts du transport routier et ferroviaire | 11,9% | Concertation et implication des différents intervenants | 3,4% |
| Entretien et propreté des espaces publics | 8,5% | Qualité de vie (en général) | 3,4% |
| Vie / développement communautaire | 8,5% | Qualité de l'environnement (en général) | 1,7% |
| Déclin du secteur commercial | 5,1% | Nombre de réponses* | 59 |
| Accessibilité, aménagement et animation des espaces publics | 5,1% | Nombre de répondants** | 25 |
| Qualité des logements | 5,1% | | |

*Plusieurs réponses possibles.

**Enquête à domicile seulement.

Les commentaires généraux sur la vie dans le quartier émis par les locataires à la toute fin des entrevues (question finale) confirment que la criminalité et l'insécurité constituent leur première préoccupation. Ces commentaires insistent aussi sur les impacts du transport routier (surtout le bruit) ainsi que sur le manque d'entretien et de propreté des espaces publics. La plus grande partie des propos tenus touchent des aspects négatifs de la qualité de vie. Parmi les aspects positifs cités, la moitié des réponses expriment une satisfaction envers le quartier en général.

Les actions souhaitées par les locataires pour améliorer la qualité de vie visent avant tout l'atténuation des impacts routiers et ferroviaires (18%) et la revitalisation du secteur commercial (16%). L'accessibilité, l'aménagement et l'animation, de même que l'entretien et la propreté des espaces publics suivent avec 12% des réponses, tout comme l'amélioration des conditions socio-économiques (tableau 21).

Tableau 21. Locataires: actions souhaitées pour améliorer la vie dans le quartier.

| Actions souhaitées | Proportions | Actions souhaitées (suite) | Proportions |
|---|-------------|---|-------------|
| Atténuation des impacts routiers et ferroviaires | 18,0% | Lutte contre la criminalité et l'insécurité | 8,0% |
| Revitalisation du secteur commercial | 16,0% | Vie / développement communautaire | 6,0% |
| Accessibilité, aménagement et animation des espaces publics | 12,0% | Concertation et implication des différents intervenants | 4,0% |
| Entretien et propreté des espaces publics | 12,0% | Sensibilisation / éducation | 2,0% |
| Amélioration des conditions socio-économiques | 12,0% | Nombre de réponses* | 50 |
| Revitalisation du secteur résidentiel | 10,0% | Nombre de répondants** | 25 |

*Plusieurs réponses possibles.

**Enquête à domicile seulement.

Utilisation des espaces extérieurs et qualité de l'environnement

Les activités les plus régulièrement pratiquées à l'extérieur des logements sont le repos, la lecture et l'écriture (73% des répondants), discuter avec des amis (71%) et étendre du linge (49%). L'activité jardinage et bricolage est pratiquée par moins de 50% des répondants (tableau 22).

Tableau 22. Locataires: activités pratiquées à l'extérieur des logements.

| | Souvent | Parfois | Rarement | Jamais | <i>Pas de réponse</i> | Nombre de répondants |
|----------------------------|---------|---------|----------|--------|-----------------------|-----------------------------|
| Prendre un repas | 26,4% | 19,2% | 8,8% | 44,8% | 0,8% | 125 |
| Étendre du linge | 38,4% | 10,4% | 1,6% | 40,0% | 9,6% | 125 |
| Se reposer / lire / écrire | 42,4% | 30,4% | 6,4% | 20,8% | 0,0% | 125 |
| Discuter avec des amis | 48,0% | 23,2% | 10,4% | 18,4% | 0,0% | 125 |
| Jardiner / bricoler | 24,8% | 15,2% | 5,6% | 51,2% | 3,2% | 125 |
| Laver la voiture | 9,6% | 8,0% | 5,6% | 38,4% | 38,4% | 125 |
| Jouer / faire du sport | 18,4% | 15,2% | 14,4% | 45,6% | 6,4% | 125 |

Dans les espaces publics, les activités les plus souvent pratiquées sont la marche vers un commerce ou un centre de service (77%) et la promenade à pieds pour le plaisir (66%). Près de la moitié des répondants pratiquent souvent ou parfois les deux activités suivantes: se reposer, lire ou écrire (49%) et faire de la bicyclette ou du patin à roues alignées (46%) (tableau 23).

Tableau 23. Locataires: activités pratiquées dans les espaces publics.

| | Souvent | Parfois | Rarement | Jamais | <i>Pas de réponse</i> | Nombre de répondants |
|--|---------|---------|----------|--------|-----------------------|----------------------|
| Marcher vers un commerce / un centre de service | 76,8% | 12,0% | 3,2% | 8,0% | 0,0% | 125 |
| Se promener à pieds | 65,6% | 18,4% | 7,2% | 8,8% | 0,0% | 125 |
| Faire du jogging | 6,4% | 4,0% | 8,8% | 76,8% | 4,0% | 125 |
| Faire de la bicyclette / du patin à roues alignées | 28,8% | 17,6% | 6,4% | 44,8% | 2,4% | 125 |
| Se reposer / lire / écrire | 21,6% | 27,2% | 10,4% | 40,8% | 0,0% | 125 |
| Pique-niquer | 5,6% | 9,6% | 12,8% | 72,0% | 0,0% | 125 |
| Jouer à un sport d'équipe (base-ball, soccer...) | 6,4% | 5,6% | 5,6% | 73,6% | 8,8% | 125 |
| Jouer à la pétanque / au fer | 3,2% | 3,2% | 1,6% | 86,4% | 5,6% | 125 |
| Jouer avec les enfants | 20,8% | 15,2% | 4,0% | 41,6% | 18,4% | 125 |

Le niveau de connaissance et de fréquentation des principaux espaces publics du secteur d'étude varie sensiblement d'un espace à un autre. Plus de 90% des répondants affirment connaître l'espace vert avec la piste cyclable. Le parc Morgan vient en second au niveau de la connaissance des espaces publics, suivi du parc Champêtre. En ce qui concerne le parc Bellerive, le nombre de répondants ayant entendu parler de ce site n'est pas assez élevé pour permettre d'en discuter. La rue Ste-Catherine est l'espace public le plus fréquenté (86%), suivi par l'espace vert avec la piste cyclable (68%) et le parc Morgan (54%). La rue Notre-Dame est fréquentée par moins du tiers des répondants (tableau 24).

Tableau 24. Locataires: fréquentation des espaces publics.

| | Espace vert piste cyclable | Parc Champêtre | Parc Morgan | Rue Ste-Catherine | Rue Notre-Dame |
|------------------------------|----------------------------|----------------|-------------|-------------------|----------------|
| Souvent | 44,0% | 9,3% | 20,6% | 62,4% | 14,4% |
| Parfois | 24,1% | 9,3% | 33,3% | 23,2% | 18,4% |
| Rarement | 11,2% | 11,6% | 19,6% | 11,2% | 25,6% |
| Jamais | 7,8% | 69,8% | 26,5% | 3,2% | 41,6% |
| <i>Pas de réponse</i> | 12,9% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Nombre de répondants* | 116 | 43 | 102 | 125 | 125 |

*Sont exclus ceux qui ne connaissent pas le site.

Les répondants ont été amenés à donner leur opinion sur les espaces publics qu'ils fréquentent (tableau 25). Un peu plus de 80% d'entre eux se disent satisfaits de l'entretien et de la propreté du parc Morgan, comparativement à environ 70% pour l'espace vert avec la piste cyclable et le parc Champêtre; ce dernier est toutefois trop peu fréquenté pour que ces données soient significatives. Pour la rue Notre-Dame, plus des trois quarts des répondants (78%) sont satisfaits de l'entretien et de la propreté, alors qu'un peu plus du quart (29%) se disent insatisfaits de la sécurité.

Le niveau de bruit de la rue Notre-Dame est insatisfaisant pour 62% des répondants. À l'opposé, le parc Morgan obtient un taux de satisfaction de 73%, le parc Champêtre de 69% et l'espace vert avec la piste cyclable de 61%. Pour la qualité de l'air, les opinions sont relativement partagées en ce qui concerne l'espace vert avec la piste cyclable, le parc Champêtre et les rues Ste-Catherine et Notre-Dame. Le parc Morgan se démarque avec un taux de satisfaction de 80%. La qualité de l'environnement dans le quartier est jugée satisfaisante par 68% des répondants.

Tableau 25. Locataires: niveau de satisfaction par rapport aux espaces publics.

| | Piste cyclable | Parc Champêtre | Parc Morgan | Ste-Catherine | Notre-Dame |
|------------------------------|----------------|----------------|-------------|---------------|------------|
| Entretien / propreté | | | | | |
| Très satisfait | 19,6% | 30,8% | 22,7% | 3,3% | 13,7% |
| Satisfait | 50,0% | 38,5% | 58,7% | 47,1% | 64,4% |
| Insatisfait | 21,7% | 15,4% | 12,0% | 36,4% | 11,0% |
| Très insatisfait | 8,8% | 7,7% | 5,3% | 13,2% | 8,2% |
| <i>Pas de réponse</i> | 0,0% | 7,7% | 1,3% | 0,0% | 2,7% |
| Sécurité | | | | | |
| Très satisfait | 13,0% | 15,4% | 14,7% | 2,5% | 6,8% |
| Satisfait | 57,6% | 53,8% | 56,0% | 62,8% | 60,3% |
| Insatisfait | 18,5% | 7,7% | 20,0% | 24,8% | 17,8% |
| Très insatisfait | 8,7% | 15,4% | 6,7% | 8,3% | 11,0% |
| <i>Pas de réponse</i> | 2,2% | 7,7% | 2,7% | 1,7% | 4,1% |
| Niveau de bruit | | | | | |
| Très satisfait | 4,3% | 7,7% | 5,3% | 2,5% | 1,4% |
| Satisfait | 56,5% | 61,5% | 68,0% | 52,1% | 31,5% |
| Insatisfait | 26,1% | 7,7% | 17,3% | 29,8% | 39,7% |
| Très insatisfait | 12,0% | 15,4% | 4,0% | 15,7% | 21,9% |
| <i>Pas de réponse</i> | 1,1% | 7,7% | 5,3% | 0,0% | 5,5% |
| Qualité de l'air | | | | | |
| Très satisfait | 5,4% | 0,0% | 5,3% | 1,7% | 2,7% |
| Satisfait | 42,4% | 46,2% | 74,7% | 50,4% | 35,6% |
| Insatisfait | 43,5% | 23,1% | 12,0% | 33,9% | 39,7% |
| Très insatisfait | 6,5% | 23,1% | 1,3% | 9,9% | 13,7% |
| <i>Pas de réponse</i> | 2,2% | 7,7% | 6,7% | 4,1% | 8,2% |
| Nombre de répondants* | 92 | 13 | 75 | 121 | 73 |

*Sont exclus ceux qui ne fréquentent pas le site.

Le bruit à l'intérieur et à l'extérieur des logements

Le niveau de bruit perçu par les locataires lorsqu'ils sont à l'intérieur de leur logement est jugé faible ou très faible par 56% d'entre eux, et 65% se disent peu ou pas incommodés. À l'extérieur du logement, 64% des répondants jugent le bruit élevé, mais la moitié (50%) sont peu ou pas incommodés (tableau 26).

Tableau 26. Locataires: niveau de bruit perçu et niveau d'inconfort qui lui est associé.

| Niveau de bruit | À l'intérieur | À l'extérieur |
|-----------------------------|---------------|---------------|
| Très élevé | 18,4% | 26,4% |
| Élevé | 24,8% | 37,6% |
| Faible | 47,2% | 33,6% |
| Très faible | 8,8% | 1,6% |
| <i>Pas de réponse</i> | 0,8% | 0,8% |
| Nombre de répondants | 125 | 125 |
| Niveau d'inconfort | À l'intérieur | À l'extérieur |
| Très incommodé | 11,2% | 19,2% |
| Assez incommodé | 24,0% | 29,6% |
| Peu incommodé | 36,8% | 28,8% |
| Pas incommodé | 28,0% | 21,6% |
| <i>Pas de réponse</i> | 0,0% | 0,8% |
| Nombre de répondants | 125 | 125 |

Plus de 60% des répondants considèrent que la circulation routière est la plus importante source de bruit, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur du logement. Parmi ceux-ci, la moitié citent les camions comme la principale source du bruit de la circulation (tableau 27).

Tableau 27. Locataires: sources de bruit.

| Sources de bruit | À l'intérieur | À l'extérieur |
|-----------------------------------|---------------|---------------|
| Circulation routière | 61,6% | 65,6% |
| Trains / avions | 4,0% | 4,8% |
| Activités commerciales | 0,8% | 1,6% |
| Activités industr. / portuaires | 4,0% | 0,8% |
| Voisinage (voisins / animaux) | 12,8% | 11,2% |
| Terrains de jeux / écoles | 0,8% | 3,2% |
| Sirènes / alarmes | 1,6% | 1,6% |
| Entretien des rues | 11,2% | 0,0% |
| Utilisateurs de la piste cyclable | 0,8% | 0,0% |
| Pas de dérangement par le bruit | 1,6% | 0,0% |
| <i>Pas de réponse</i> | 0,8% | 11,2% |
| Nombre de répondants | 125 | 125 |

Tableau 27 (suite). Locataires: sources de bruit.

| Bruit de la circulation | À l'intérieur | À l'extérieur |
|--------------------------------|----------------------|----------------------|
| Voitures | 7,8% | 8,5% |
| Camions | 53,2% | 50,0% |
| Autobus | 3,9% | 0,0% |
| Motocyclettes | 2,6% | 2,4% |
| Véhicules d'urgence | 3,9% | 1,2% |
| L'ensemble | 27,3% | 35,4% |
| <i>Pas de réponse</i> | 1,3% | 2,4% |
| Nombre de répondants* | 77 | 82 |

*Sont exclus ceux qui n'ont pas cité le bruit de la circulation.

Plus de 60% des répondants disent que le bruit de la circulation provient principalement de la rue Notre-Dame. Cependant, environ 20% jugent que leur rue de résidence est plus bruyante (tableau 28). Le dérangement dû au bruit survient surtout durant les heures de pointe (environ 60% des réponses). Le soir et la nuit, le bruit dérange particulièrement à l'intérieur des logements (31%).

Tableau 28. Locataires: provenance du bruit de la circulation.

| | À l'intérieur | À l'extérieur |
|------------------------------|----------------------|----------------------|
| Rue Notre-Dame | 63,6% | 62,2% |
| Rue Ste-Catherine | 11,7% | 17,1% |
| Rue de résidence | 23,4% | 17,1% |
| <i>Pas de réponse</i> | 1,3% | 3,6% |
| Nombre de répondants* | 77 | 82 |

*Sont exclus ceux qui n'ont pas cité le bruit de la circulation.

Quand ils sont à l'intérieur du logement, 52% des répondants disent fermer les fenêtres malgré la chaleur pour avoir un niveau de bruit moins élevé, alors que plus de 40% éprouvent de la difficulté à se détendre, à s'endormir et sont perturbés dans leur sommeil à cause du bruit extérieur (tableau 29).

Tableau 29. Locataires: conséquences du bruit extérieur sur les activités à l'intérieur.

| | Oui | Non | Pas de réponse | Nombre de répondants |
|--|-------|-------|----------------|----------------------|
| Difficulté à communiquer | 29,6% | 70,4% | 0,0% | 125 |
| Difficulté à se concentrer | 36,0% | 64,0% | 0,0% | 125 |
| Difficulté à se détendre | 45,6% | 53,6% | 0,8% | 125 |
| Difficulté à s'endormir | 44,8% | 55,2% | 0,0% | 125 |
| Perturbation du sommeil | 42,4% | 57,6% | 0,0% | 125 |
| Fermeture des fenêtres malgré la chaleur | 52,0% | 47,2% | 0,8% | 125 |
| Changement de pièce | 27,2% | 72,8% | 0,0% | 125 |
| Élévation de la voix | 31,2% | 68,0% | 0,8% | 125 |
| Diminution du temps passé au domicile | 15,2% | 84,0% | 0,8% | 125 |
| Possibilité d'un déménagement | 29,6% | 70,4% | 0,0% | 125 |

Au moins les deux tiers des personnes interrogées n'accepteraient pas une augmentation du loyer pour voir diminuer le niveau de bruit. Parmi ceux qui accepteraient une augmentation, la moitié (51%) ne seraient pas prêts à payer plus de 15 \$ supplémentaires par mois de loyer.

Dérangement occasionné par la rue Notre-Dame

Qu'ils se trouvent à l'extérieur de leur logement (sur le balcon, dans la cour arrière...) ou dans les parcs de la zone d'étude, plus de 80% des locataires ne s'estiment pas dérangés par le bruit de la rue Notre-Dame, alors que plus de 70% ne sont pas affectés par la pollution de l'air générée par la circulation.

À l'extérieur des logements, les principales activités perturbées par le bruit de la rue Notre-Dame sont le repos, la lecture et l'écriture (68%), discuter avec des amis (54%) ainsi que prendre un repas (41%). La pollution de l'air empêche surtout de se reposer, lire ou écrire (66%), de prendre un repas (59%) et d'étendre du linge (47%) (tableau 30).

Tableau 30. Locataires: proximité de la rue Notre-Dame et activités perturbées à l'extérieur des logements.

| Bruit | Oui | Non | <i>Pas de réponse</i> | Nombre de répondants* |
|----------------------------|------------|------------|-----------------------|------------------------------|
| Prendre un repas | 40,9% | 50,0% | 9,1% | 22 |
| Étendre du linge | 18,2% | 45,5% | 36,4% | 22 |
| Se reposer / lire / écrire | 68,2% | 27,3% | 4,5% | 22 |
| Discuter avec des amis | 54,5% | 40,9% | 4,5% | 22 |
| Jardiner / bricoler | 4,5% | 50,0% | 45,5% | 22 |
| Laver la voiture | 4,5% | 40,9% | 54,5% | 22 |
| Jouer / faire du sport | 27,3% | 36,4% | 36,4% | 22 |
| Pollution de l'air | Oui | Non | <i>Pas de réponse</i> | Nombre de répondants* |
| Prendre un repas | 59,4% | 40,6% | 0,0% | 32 |
| Étendre du linge | 46,9% | 31,3% | 21,9% | 32 |
| Se reposer / lire / écrire | 65,6% | 34,4% | 0,0% | 32 |
| Discuter avec des amis | 40,6% | 59,4% | 0,0% | 32 |
| Jardiner / bricoler | 25,0% | 50,0% | 25,0% | 32 |
| Laver la voiture | 6,3% | 50,0% | 43,8% | 32 |
| Jouer / faire du sport | 28,1% | 43,8% | 28,1% | 32 |

*Sont exclus ceux qui ne sont pas dérangés par le bruit et la pollution de l'air dans la pratique d'activités.

Dans les parcs, les principales activités perturbées par le bruit de la rue Notre-Dame sont la promenade à pieds (71%), le repos, la lecture et l'écriture (65%), le pique-nique (59%), la bicyclette ou le patin à roues alignées (53%) et le jogging (47%). La pollution de l'air limite essentiellement la promenade à pieds (83%), la bicyclette et le patin à roues alignées (69%) ainsi que le repos, la lecture et l'écriture (59%) (tableau 31).

Tableau 31. Locataires: proximité de la rue Notre-Dame et activités perturbées dans les parcs.

| Bruit | Oui | Non | <i>Pas de réponse</i> | Nombre de répondants* |
|--|------------|------------|-----------------------|------------------------------|
| Se promener à pieds | 70,6% | 29,4% | 0,0% | 17 |
| Faire du jogging | 47,1% | 41,2% | 11,8% | 17 |
| Faire de la bicyclette / du patin à roues alignées | 52,9% | 41,2% | 5,9% | 17 |
| Se reposer / lire / écrire | 64,7% | 29,4% | 5,9% | 17 |
| Pique-niquer | 58,8% | 29,4% | 11,8% | 17 |
| Jouer à un sport d'équipe (base-ball, soccer...) | 23,5% | 41,2% | 35,3% | 17 |
| Jouer à la pétanque / au fer | 5,9% | 35,3% | 58,8% | 17 |
| Jouer avec les enfants | 35,3% | 41,2% | 23,5% | 17 |

*Sont exclus ceux qui ne sont pas dérangés par le bruit dans la pratique d'activités.

Tableau 31 (suite). Locataires: proximité de la rue Notre-Dame et activités perturbées dans les parcs.

| Pollution de l'air | Oui | Non | Pas de réponse | Nombre de répondants* |
|--|-------|-------|----------------|-----------------------|
| Se promener à pieds | 82,8% | 17,2% | 0,0% | 29 |
| Faire du jogging | 41,4% | 24,1% | 34,5% | 29 |
| Faire de la bicyclette / du patin à roues alignées | 69,0% | 20,7% | 10,3% | 29 |
| Se reposer / lire / écrire | 58,6% | 34,5% | 6,9% | 29 |
| Pique-niquer | 41,4% | 34,5% | 24,1% | 29 |
| Jouer à un sport d'équipe (base-ball, soccer...) | 17,2% | 34,5% | 48,3% | 29 |
| Jouer à la pétanque / au fer | 10,3% | 34,5% | 55,2% | 29 |
| Jouer avec les enfants | 31,0% | 34,5% | 34,5% | 29 |

*Sont exclus ceux qui ne sont pas dérangés par la pollution de l'air dans la pratique d'activités.

Les options suggérées par les locataires pour lutter contre le bruit de la rue Notre-Dame sont par ordre d'importance l'interdiction pour les camions de circuler à certaines heures (78% sont en faveur), l'élévation de la hauteur des buttes en terre (68%), l'insonorisation des bâtisses (66%) et la limitation de la vitesse (66%). Les avis sont partagés quant à la limitation de la circulation. Enfin, l'ajout d'un mur antibruit aux buttes existantes n'est pas considéré par la majorité des répondants comme une option viable, 58% se disant peu ou pas favorables (tableau 32).

Tableau 32. Locataires: solutions envisagées pour lutter contre le bruit provenant de la rue Notre-Dame.

| | Très favorable | Assez favorable | Peu favorable | Pas favorable | Pas de réponse | Nombre de répondants |
|--|----------------|-----------------|---------------|---------------|----------------|----------------------|
| Insonoriser les bâtisses | 22,4% | 43,2% | 11,2% | 18,4% | 4,8% | 125 |
| Limiter la vitesse | 29,6% | 36,0% | 14,4% | 16,0% | 4,0% | 125 |
| Limiter la circulation | 16,0% | 31,2% | 28,0% | 20,0% | 4,8% | 125 |
| Interdire les camions à certaines heures | 57,6% | 20,0% | 7,2% | 9,6% | 5,6% | 125 |
| Élever la hauteur des buttes en terre | 40,0% | 28,0% | 9,6% | 12,0% | 10,4% | 125 |
| Ajouter un mur antibruit aux buttes existantes | 23,2% | 12,8% | 20,8% | 36,8% | 6,4% | 125 |

Dans le but d'améliorer la qualité de vie dans le quartier, près des trois quarts des 125 locataires interrogés privilégieraient toutefois des interventions sur des aspects autres que la lutte au bruit de la rue Notre-Dame. Parmi les 25 locataires rencontrés à domicile, auxquels il a été demandé de justifier leur réponse, 18 partagent ce point de vue. Les arguments évoqués ramènent aux principales préoccupations exprimées par l'ensemble des locataires par rapport à la qualité de vie dans le quartier: le déclin commercial de la rue Ste-Catherine, les mauvaises conditions socio-économiques, l'insécurité. Plusieurs répondants disent que le bruit ne les dérange plus ou n'est pas si élevé et que la priorité doit plutôt aller à la revitalisation du quartier, ce qui profiterait à davantage de monde. Cependant, 4 locataires se sentent plus directement concernés par le bruit de la rue Notre-Dame et estiment dans l'ensemble qu'une atténuation du bruit améliorerait la qualité de vie. Enfin, 3 locataires ne privilégient aucun des deux types d'intervention, soit parce que les deux sont considérés comme étant importants ou allant de pair, soit parce que le quartier est jugé «correct».

5.2.2 Les propriétaires occupants

Méthodologie

Les propriétaires occupants représentent environ 10% des résidents de la zone d'étude. Une enquête à domicile a été effectuée en juillet 1998 auprès de 14 d'entre eux. La sélection des répondants s'est opérée de manière aléatoire à partir des numéros civiques. Seules trois des cinq strates sur lesquelles nous avons basé notre échantillonnage comprennent des propriétaires occupants, soit les strates #1, #2 et #3. Nous avons cherché à rencontrer le même nombre de propriétaires occupants que de locataires dans chacune de ces trois strates. Finalement, 5 personnes ont répondu à l'enquête dans les strates #2 et #3, et 4 dans la strate #1, en raison du nombre restreint de propriétaires résidant dans la strate #1 et parce que nous avons épuisé toutes les possibilités. (tableau 33). Les rencontres, d'une durée moyenne de 45 mn, ont eu lieu sur

rendez-vous pris au téléphone. Une fois l'entrevue complétée, la description du projet et une lettre de remerciement étaient remises au répondant.

Tableau 33. Propriétaires occupants: bilan de la cueillette.

| Opérations | Strate 1 | Strate 2 | Strate 3 | Total |
|-----------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Nombre total de sélections | 10 | 17 | 15 | 42 |
| Dans l'échantillon | 10 | 17 | 15 | 42 |
| Entrevues complétées | 4 | 5 | 5 | 14 |
| Répondants absents (rendez-vous) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Inéligibles | 4 | 0 | 0 | 4 |
| Pas de réponse | 2 | 8 | 5 | 15 |
| Répondants absents (téléphone) | 0 | 3 | 2 | 5 |
| Refus | 0 | 1 | 3 | 4 |
| Hors échantillon | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Numéros hors service | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Langue étrangère | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Non résidentiel | 0 | 0 | 0 | 0 |

Profil socio-économique des propriétaires occupants

Près de 60% des propriétaires occupants rencontrés sont des hommes. Un peu plus d'un tiers ont entre 36 et 45 ans, et la moitié sont âgés de 36 à 55 ans. Près des deux tiers sont mariés ou conjoints de fait. La moitié des répondants ont atteint le niveau universitaire et travaillent à temps plein; au total, près de 80% ont actuellement un emploi. Enfin, près de 60% des ménages ont un revenu total d'au moins 40 000 \$ par an et le quart gagnent plus de 60 000 \$ par an.

Données relatives au logement

La majorité des propriétaires rencontrés (71%) habitent dans des multiplex, triplex ou duplex, dont la plupart ont été construits entre 1901 et 1950. La moitié des foyers comptent une ou deux personnes. Dans près de la moitié de ceux comptant au moins deux personnes, on retrouve un enfant de 12 ans ou moins. La moitié des répondants disent passer en moyenne entre 16 et 20 heures par jour à domicile; tous passent au moins 11 heures à la maison.

Le tiers des propriétaires n'occupent leur demeure que depuis un maximum de 5 ans, et plus des deux tiers sont installés depuis au maximum 10 ans (tableau 34). Près de 80% ont fait des rénovations durant les dernières années, en particulier au niveau de l'isolation. La grande majorité (86%) n'ont pas l'intention de mettre en vente leur propriété pour l'instant.

Tableau 34. Propriétaires occupants: durée de résidence dans le logement actuel.

| | Proportions |
|-----------------------------|--------------------|
| 0 à 5 ans | 35,7% |
| 6 à 10 ans | 35,7% |
| 11 à 15 ans | 14,3% |
| 16 à 20 ans | 7,1% |
| 21 à 25 ans | 0,0% |
| 26 à 30 ans | 0,0% |
| Plus de 30 ans | 7,1% |
| Nombre de répondants | 14 |

Qualité de vie et préoccupations

C'est en premier lieu la grandeur du logement qui a incité plusieurs répondants à acheter et à s'installer dans le quartier (24% des réponses), suivi du prix des propriétés ou des taxes moins élevé(e)s (14%), ainsi que du fait d'avoir passé son enfance dans le quartier ou de l'avoir fréquenté avant de s'y installer (14%) (tableau 35).

Tableau 35. Propriétaires occupants: raisons du choix de résidence dans le quartier.

| | Proportions |
|---|--------------------|
| Grandeur du logement | 23,8% |
| Prix des propriétés / taxes moins élevé(e)s | 14,3% |
| Enfance dans le quartier / connaissait le quartier | 14,3% |
| Proximité de la famille / des amis | 9,5% |
| Attachement au quartier | 9,5% |
| Niveau de tranquillité | 4,8% |
| Ouverture visuelle (fleuve / blocs pas tous collés) | 4,8% |
| Déplacements plus faciles qu'en banlieue | 4,8% |
| Investissement immobilier | 4,8% |
| Achat du bloc où louait leur enfant | 4,8% |
| Correspondait aux attentes | 4,8% |
| Nombre de réponses* | 21 |
| Nombre de répondants | 14 |

*Plusieurs réponses possibles.

La qualité de vie dans le quartier est jugée satisfaisante par 79% des propriétaires interrogés. Leur principale préoccupation est la criminalité et l'insécurité (29% de l'ensemble des préoccupations), devant l'entretien et la propreté des espaces publics (14%) (tableau 36).

Tableau 36. Propriétaires occupants: préoccupations concernant la vie dans le quartier.

| Préoccupations | Proportions | Préoccupations (suite) | Proportions |
|---|--------------------|---|--------------------|
| Criminalité et insécurité | 28,6% | Tranquillité du quartier | 5,7% |
| Entretien et propreté des espaces publics | 14,3% | Environnement (qualité de l'air, recyclage) | 5,7% |
| Déclin du secteur commercial | 8,6% | Relations avec les locataires | 2,9% |
| Vie / développement communautaire | 8,6% | Accessibilité, aménagement et animation des espaces publics | 2,9% |
| Accessibilité / déplacements | 8,6% | Qualité de l'environnement (en général) | 2,9% |
| Conditions socio-économiques | 5,7% | Nombre de réponses* | 35 |
| Impacts du transport routier et ferroviaire | 5,7% | Nombre de répondants | 14 |

*Plusieurs réponses possibles.

Les commentaires généraux apportés par les répondants à la toute fin des entrevues sur la vie dans le quartier insistent surtout sur les impacts du transport routier (particulièrement le bruit), la criminalité et l'insécurité ainsi que la vétusté des bâtiments et des logements. Comme pour les locataires, la plupart des commentaires émis par les propriétaires occupants portent sur des aspects négatifs de la qualité de vie.

Les actions souhaitées par les propriétaires occupants pour améliorer la qualité de vie dans le quartier concernent principalement la revitalisation du secteur commercial (29% de l'ensemble des réponses) et la lutte contre la criminalité et l'insécurité (18%) (tableau 37).

Tableau 37. Propriétaires occupants: actions souhaitées pour améliorer la vie dans le quartier.

| Actions souhaitées | Proportions | Actions souhaitées (suite) | Proportions |
|---|-------------|---|-------------|
| Revitalisation du secteur commercial | 28,6% | Concertation et implication des différents intervenants | 3,6% |
| Lutte contre la criminalité et l'insécurité | 17,9% | Amélioration des relations avec les locataires | 3,6% |
| Accessibilité, aménagement et animation des espaces publics | 10,7% | Sensibilisation / éducation | 3,6% |
| Atténuation des impacts routiers et ferroviaires | 10,7% | Tranquillité du quartier | 3,6% |
| Vie / développement communautaire | 10,7% | Nombre de réponses* | 28 |
| Entretien et propreté des espaces publics | 3,6% | Nombre de répondants | 14 |
| Revitalisation du secteur résidentiel | 3,6% | | |

*Plusieurs réponses possibles.

Utilisation des espaces extérieurs et qualité de l'environnement

Les activités pratiquées le plus régulièrement à l'extérieur des logements (sur le balcon, dans la cour arrière...) sont le repos, la lecture et l'écriture (souvent ou parfois pour 86% des répondants), le jardinage et le bricolage (79%), ainsi que les discussions avec des amis (64%) (tableau 38).

Tableau 38. Propriétaires occupants: activités pratiquées à l'extérieur des logements.

| | Souvent | Parfois | Rarement | Jamais | <i>Pas de réponse</i> | Nombre de répondants |
|----------------------------|---------|---------|----------|--------|-----------------------|----------------------|
| Prendre un repas | 28,6% | 21,4% | 28,6% | 14,3% | 7,1% | 14 |
| Étendre du linge | 28,6% | 14,3% | 7,1% | 50,0% | 0,0% | 14 |
| Se reposer / lire / écrire | 35,7% | 50,0% | 0,0% | 14,3% | 0,0% | 14 |
| Discuter avec des amis | 35,7% | 28,6% | 21,4% | 14,3% | 0,0% | 14 |
| Jardiner / bricoler | 42,9% | 35,7% | 0,0% | 21,4% | 0,0% | 14 |
| Laver la voiture | 28,6% | 28,6% | 14,3% | 28,6% | 0,0% | 14 |
| Jouer / faire du sport | 14,3% | 21,4% | 14,3% | 42,9% | 7,1% | 14 |

Les principales activités pratiquées dans les espaces publics sont la marche vers un commerce ou un centre de service (86% des répondants pratiquent souvent ou parfois cette activité) ainsi que la promenade à pieds (71%). La moitié des personnes interrogées font souvent ou parfois de la bicyclette ou du patin à roues alignées (tableau 39).

Tableau 39. Propriétaires occupants: activités pratiquées dans les espaces publics.

| | Souvent | Parfois | Rarement | Jamais | <i>Pas de réponse</i> | Nombre de répondants |
|--|---------|---------|----------|--------|-----------------------|----------------------|
| Marcher vers un commerce / un centre de service | 78,6 | 7,1% | 14,3% | 0,0% | 0,0% | 14 |
| Se promener à pieds | 42,9 | 28,6% | 14,3% | 14,3% | 0,0% | 14 |
| Faire du jogging | 7,1 | 0,0% | 0,0% | 92,9% | 0,0% | 14 |
| Faire de la bicyclette / du patin à roues alignées | 28,6 | 21,4% | 14,3% | 35,7% | 0,0% | 14 |
| Se reposer / lire / écrire | 28,6 | 0,0% | 21,4% | 50,0% | 0,0% | 14 |
| Pique-niquer | 0,0 | 0,0% | 35,7% | 64,3% | 0,0% | 14 |
| Jouer à un sport d'équipe (base-ball, soccer...) | 0,0 | 0,0% | 0,0% | 100,0% | 0,0% | 14 |
| Jouer à la pétanque / au fer | 0,0 | 0,0% | 7,1% | 92,9% | 0,0% | 14 |
| Jouer avec les enfants | 14,3 | 35,7% | 7,1% | 28,6% | 14,3% | 14 |

Tous les propriétaires rencontrés connaissent l'espace vert avec la piste cyclable, près de 80% connaissent le parc Morgan. À l'opposé, 86% des répondants n'ont pas entendu parler ou ne connaissent pas le parc Champêtre. Parmi les espaces considérés, la rue Ste-Catherine est le plus fréquenté (57% des répondants la fréquentent souvent), suivi de l'espace vert avec la piste cyclable (plus de 40% le fréquentent souvent). Si l'ensemble des répondants ne fréquentent jamais le parc Champêtre, 54% d'entre eux ne fréquentent pas davantage le parc Morgan et 71% ne fréquentent pas la rue Notre-Dame (tableau 40).

Tableau 40. Propriétaires occupants: fréquentation des espaces publics.

| | Espace vert piste cyclable | Parc Champêtre | Parc Morgan | Rue Ste-Catherine | Rue Notre-Dame |
|------------------------------|----------------------------|----------------|-------------|-------------------|----------------|
| Souvent | 42,9% | 0,0% | 9,1% | 57,1% | 14,3% |
| Parfois | 21,4% | 0,0% | 18,2% | 14,3% | 14,3% |
| Rarement | 14,3% | 0,0% | 18,2% | 14,3% | 0,0% |
| Jamais | 21,4% | 100,0% | 54,5% | 14,3% | 71,4% |
| Nombre de répondants* | 14 | 2 | 11 | 14 | 14 |

*Sont exclus ceux qui ne connaissent pas le site.

Aucun des répondants ne fréquentant le parc Champêtre, il s'est avéré impossible de mesurer le niveau de satisfaction par rapport à cet espace public. Nous ne pourrions le faire davantage pour le parc Morgan et la rue Notre-Dame, vu le trop petit nombre de répondants fréquentant ces lieux. En ce qui concerne l'espace vert avec la piste cyclable et la rue Ste-Catherine, la majorité des répondants sont satisfaits de l'entretien et de la propreté, du niveau de bruit et de la sécurité. Les opinions sont cependant plus partagées quant à la sécurité de la rue Notre-Dame (tableau 41). Notons enfin que la qualité de l'environnement dans le quartier est jugée satisfaisante par près des deux tiers des répondants.

Tableau 41. Propriétaires occupants: niveau de satisfaction par rapport aux espaces publics.

| | Piste cyclable | Parc Morgan | Rue Ste-Catherine | Rue Notre-Dame |
|------------------------------|----------------|-------------|-------------------|----------------|
| Entretien / propreté | | | | |
| Très satisfait | 27,3% | 0,0% | 8,3% | 25,0% |
| Satisfait | 54,5% | 60,0% | 50,0% | 75,0% |
| Insatisfait | 9,1% | 20,0% | 16,7% | 0,0% |
| Très insatisfait | 9,1% | 20,0% | 25,0% | 0,0% |
| <i>Pas de réponse</i> | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Sécurité | | | | |
| Très satisfait | 27,3% | 20,0% | 8,3% | 0,0% |
| Satisfait | 45,5% | 60,0% | 75,0% | 50,0% |
| Insatisfait | 0,0% | 20,0% | 16,7% | 25,0% |
| Très insatisfait | 9,1% | 0,0% | 0,0% | 25,0% |
| <i>Pas de réponse</i> | 18,2% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Niveau de bruit | | | | |
| Très satisfait | 18,2% | 0,0% | 0,0% | 25,0% |
| Satisfait | 63,6% | 80,0% | 75,0% | 50,0% |
| Insatisfait | 9,1% | 20,0% | 16,7% | 25,0% |
| Très insatisfait | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| <i>Pas de réponse</i> | 9,1% | 0,0% | 8,3% | 0,0% |
| Qualité de l'air | | | | |
| Très satisfait | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| Satisfait | 36,4% | 40,0% | 33,3% | 25,0% |
| Insatisfait | 18,2% | 20,0% | 16,7% | 25,0% |
| Très insatisfait | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| <i>Pas de réponse</i> | 45,5% | 40,0% | 50,0% | 50,0% |
| Nombre de répondants* | 11 | 5 | 12 | 4 |

*Sont exclus ceux qui ne fréquentent pas le site.

Le bruit à l'intérieur et à l'extérieur des logements

Près des deux tiers des répondants jugent faible ou très faible le niveau de bruit à l'intérieur des logements, mais jugent élevé ou très élevé le niveau de bruit à l'extérieur. Cependant, la même proportion de répondants est peu ou pas incommodée par le bruit, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur des logements (tableau 42).

Tableau 42. Propriétaires occupants: niveau de bruit perçu et niveau d'inconfort qui lui est associé.

| Niveau de bruit | À l'intérieur | À l'extérieur |
|-----------------------------|---------------|---------------|
| Très élevé | 7,1% | 14,3% |
| Élevé | 28,6% | 50,0% |
| Faible | 50,0% | 35,7% |
| Très faible | 14,3% | 0,0% |
| <i>Pas de réponse</i> | 0,0% | 0,0% |
| Nombre de répondants | 14 | 14 |
| Niveau d'inconfort | À l'intérieur | À l'extérieur |
| Très incommodé | 0,0% | 7,1% |
| Assez incommodé | 28,6% | 21,4% |
| Peu incommodé | 50,0% | 50,0% |
| Pas incommodé | 14,3% | 14,3% |
| <i>Pas de réponse</i> | 7,1% | 7,1% |
| Nombre de répondants | 14 | 14 |

La majorité des répondants considèrent la circulation routière comme la source majeure de bruit, principalement à l'extérieur des logements (86%). Le bruit de la circulation provient surtout des camions (tableau 43).

Tableau 43. Propriétaires occupants: sources de bruit.

| Sources de bruit | À l'intérieur | À l'extérieur |
|------------------------------|---------------|---------------|
| Circulation routière | 57,1% | 85,7% |
| Trains / avions | 7,1% | 7,1% |
| Voisins | 14,3% | 0,0% |
| Terrains de jeux / écoles | 14,3% | 0,0% |
| <i>Pas de réponse</i> | 7,1% | 7,1% |
| Nombre de répondants | 14 | 14 |
| Bruit de la circulation | À l'intérieur | À l'extérieur |
| Voitures | 12,5% | 33,3% |
| Camions | 75,0% | 58,3% |
| Motocyclettes | 12,5% | 0,0% |
| L'ensemble | 0,0% | 8,3% |
| Nombre de répondants* | 8 | 12 |

*Sont exclus ceux qui n'ont pas cité le bruit de la circulation.

Le bruit de la circulation provenant de la rue de résidence est jugé aussi important que celui de la rue Notre-Dame (tableau 44). Il dérange davantage aux heures de pointe, surtout à l'extérieur du logement (71% de l'ensemble des réponses).

Tableau 44. Propriétaires occupants: provenance du bruit de la circulation.

| | À l'intérieur | À l'extérieur |
|------------------------------|---------------|---------------|
| Rue Notre-Dame | 50,0% | 41,7% |
| Rue Ste-Catherine | 0,0% | 8,3% |
| Rue de résidence | 50,0% | 50,0% |
| Nombre de répondants* | 8 | 12 |

*Sont exclus ceux qui n'ont pas cité le bruit de la circulation.

Les principales conséquences du bruit extérieur sur les activités à l'intérieur des logements sont la fermeture des fenêtres malgré la chaleur (la moitié des répondants), la perturbation du sommeil (un tiers) et l'obligation de parler plus fort (un tiers) (tableau 45).

Tableau 45. Propriétaires occupants: conséquences du bruit extérieur sur les activités à l'intérieur.

| | Oui | Non |
|--|-----------|-----------|
| Difficulté à communiquer | 14,3% | 85,7% |
| Difficulté à se concentrer | 7,1% | 92,9% |
| Difficulté à se détendre | 28,6% | 71,4% |
| Difficulté à s'endormir | 21,4% | 78,6% |
| Perturbation du sommeil | 35,7% | 64,3% |
| Fermeture des fenêtres malgré la chaleur | 50,0% | 50,0% |
| Changement de pièce | 21,4% | 78,6% |
| Élévation de la voix | 35,7% | 64,3% |
| Diminution du temps passé au domicile | 14,3% | 85,7% |
| Possibilité d'un déménagement | 21,4% | 78,6% |
| Nombre de répondants | 14 | 14 |

Un seul propriétaire considère que sa propriété est mal isolée contre le bruit provenant de l'extérieur, et deux propriétaires seulement seraient d'accord avec l'idée d'investir dans la propriété pour diminuer le niveau de bruit. Plus du tiers des répondants seraient cependant assez intéressés par l'éventualité d'un programme de subventions pour améliorer l'isolation contre le bruit. Le changement de fenêtres est l'intervention qui semble la plus envisagée en cas d'investissement pour réduire le bruit. Les avis sont partagés quant à savoir si la valeur de la propriété et la valeur locative augmenteraient avec la réduction du niveau de bruit. Cependant,

seuls les propriétaires possédant des logements en location dans le secteur d'étude ont été amenés à se prononcer sur la valeur locative, c'est-à-dire le tiers des répondants.

Dérangement occasionné par la rue Notre-Dame

Un seul propriétaire est dérangé par le bruit provenant de la rue Notre-Dame, aussi bien dans les parcs situés à proximité qu'à l'extérieur de son logement. La pollution de l'air générée par la circulation sur Notre-Dame dérange deux ou trois propriétaires.

Près de 80% des propriétaires se montrent favorables à la limitation de la vitesse et à l'élévation des buttes en terre comme options envisageables pour lutter contre le bruit provenant de la rue Notre-Dame. Près de 60% d'entre eux se disent favorables à l'insonorisation des bâtisses, alors que la moitié seraient également en accord avec l'interdiction des camions à certaines heures. L'ajout d'un écran antibruit aux buttes existantes et la limitation de la circulation ne sont en revanche pas souhaités par la majorité des répondants (tableau 46).

Tableau 46. Propriétaires occupants: solutions envisagées pour lutter contre le bruit de la rue Notre-Dame.

| | Très favorable | Assez favorable | Peu favorable | Pas favorable | <i>Pas de réponse</i> | Nombre de répondants |
|--|----------------|-----------------|---------------|---------------|-----------------------|----------------------|
| Insonoriser les bâtisses | 21,4% | 35,7% | 21,4% | 21,4% | 0,0% | 14 |
| Limiter la vitesse | 64,3% | 14,3% | 14,3% | 7,1% | 0,0% | 14 |
| Limiter la circulation | 14,3% | 21,4% | 21,4% | 42,9% | 0,0% | 14 |
| Interdire les camions à certaines heures | 42,9% | 7,1% | 14,3% | 14,3% | 21,4% | 14 |
| Élever la hauteur des buttes en terre | 28,6% | 50,0% | 14,3% | 7,1% | 0,0% | 14 |
| Ajouter un mur antibruit aux buttes existantes | 21,4% | 14,3% | 14,3% | 50,0% | 0,0% | 14 |

À l'instar des locataires, la majorité des propriétaires occupants (12 sur 14) n'accorderaient cependant pas la préférence à la lutte contre le bruit de la rue Notre-Dame pour améliorer la qualité de vie dans le quartier. Pour ces propriétaires, des actions visant essentiellement à

relancer l'activité commerciale, à lutter contre la criminalité et l'insécurité ou contre la pauvreté devraient être jugées davantage prioritaires que des actions visant à réduire le bruit de la rue Notre-Dame. Quelques répondants considèrent que celui-ci n'est pas vraiment dérangeant et que la vie de quartier est plus importante. Seulement 2 propriétaires estiment que l'atténuation du bruit routier est une priorité, ce qui permettrait d'améliorer la qualité de vie.

5.2.3 Les propriétaires non occupants

Méthodologie

Une enquête téléphonique a été menée en juillet 1998 auprès de 14 propriétaires non occupants. La sélection des répondants s'est effectuée par ordinateur de manière aléatoire à partir des numéros civiques. L'on retrouve dans trois des cinq strates des logements possédés par des propriétaires «individuels» résidant hors du secteur d'étude, soit les strates #1, #2 et #3. Comme pour les locataires et les propriétaires occupants, 5 entrevues ont été menées dans les strates #2 et #3. Cependant, nous n'avons pu mener que 3 entrevues dans la strate #1 en raison du petit nombre de propriétaires non occupants dans cette strate et parce que nous avons épuisé toutes les possibilités (tableau 47). Les enquêtes téléphoniques ont duré en moyenne de 15 à 20 mn. Une entrevue a également été effectuée en personne avec un responsable de l'Office municipal d'habitation de Montréal, organisme qui possède des logements dans les strates 4 et 5. Cette entrevue fait l'objet d'une analyse distincte.

Tableau 47. Propriétaires non occupants: bilan de la cueillette.

| Opérations | Strate 1 | Strate 2 | Strate 3 | Total |
|-----------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------|
| Nombre total de sélections | 9 | 14 | 12 | 35 |
| Dans l'échantillon | 7 | 12 | 12 | 31 |
| Entrevues complétées | 3 | 5 | 5 | 13 |
| Ne possèdent plus de logements | 1 | 0 | 0 | 1 |
| Ont déménagé | 0 | 2 | 4 | 6 |
| Inéligibles | 0 | 2 | 2 | 4 |
| Pas de réponse | 1 | 0 | 1 | 2 |
| Répondants absents | 1 | 2 | 0 | 3 |
| Refus | 1 | 1 | 0 | 2 |
| Hors échantillon | 2 | 2 | 0 | 4 |
| Numéros hors service | 1 | 1 | 0 | 2 |
| Langue étrangère | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Non résidentiel | 1 | 1 | 0 | 2 |

Profil socio-économique des propriétaires non occupants

Plus des deux tiers des propriétaires interrogés sont des hommes. Les trois quarts ont entre 36 et 55 ans, et plus de la moitié sont âgés de 36 à 45 ans. La majorité des répondants (69%) sont mariés ou conjoints de fait. Plus des deux tiers ont atteint au moins le niveau collégial, plus du tiers le niveau universitaire. Environ 60% sont travailleurs à temps plein; au total, les trois quarts possèdent un emploi. Enfin, les deux tiers des ménages gagnent plus de 60 000 \$ annuellement, et 85% ont un revenu global d'au moins 40 000 \$.

Données relatives aux logements possédés dans le secteur d'étude

Près de 39% des répondants possèdent des logements dans le secteur d'étude depuis 5 ans ou moins, et 85% depuis 15 ans ou moins (tableau 48). Il s'agit soit de multiplex, soit de triplex, dont la majorité ont été construits avant 1901.

Tableau 48. Propriétaires non occupants: durée de possession des logements.

| | Proportions |
|-----------------------------|--------------------|
| 0 à 5 ans | 38,5% |
| 6 à 10 ans | 15,4% |
| 11 à 15 ans | 30,8% |
| 16 à 20 ans | 7,7% |
| 21 à 25 ans | 0,0% |
| 26 à 30 ans | 0,0% |
| Plus de 30 ans | 7,7% |
| Nombre de répondants | 13 |

Ces logements ont été acquis principalement par reprise de finances (23% des réponses) ou dans le but de faire un investissement immobilier (23%) (tableau 49).

Tableau 49. Propriétaires non occupants: raisons de la possession de logements.

| | Proportions |
|-----------------------------|--------------------|
| Reprise de finances | 23,1% |
| Investissement immobilier | 23,1% |
| Prix peu élevés | 15,4% |
| Impossibilité de revendre | 15,4% |
| Attachement au quartier | 7,7% |
| Accident de parcours | 7,7% |
| Proximité du domicile | 7,7% |
| Nombre de répondants | 13 |

Tous les propriétaires sauf un ont effectué des rénovations dans leurs logements durant les dernières années. Ces rénovations ont principalement consisté en la pose de portes et fenêtres et l'amélioration de l'isolation. La moyenne des coûts d'entretien et de réparations par logement s'élèverait à environ 800 \$ par an.

Plus de la moitié des propriétaires possèdent des logements ailleurs dans la région métropolitaine; ils estiment en général que le taux de déménagements est plus important dans le secteur d'étude que dans les autres secteurs. Le taux d'occupation des logements possédés dans le secteur d'étude par les 13 propriétaires interrogés approchait 90% au moment de l'enquête. Enfin, les deux tiers des répondants envisagent de vendre des logements leur appartenant dans le secteur d'étude. Les principales raisons avancées sont l'éloignement du domicile (30% des réponses), la perte d'argent (20%) et les mauvais payeurs (20%) (tableau 50).

Tableau 50. Propriétaires non occupants: raisons de la vente envisagée de logements.

| | Proportions |
|-------------------------------|--------------------|
| Éloignement du domicile | 30,0% |
| Perte d'argent | 20,0% |
| Mauvais payeurs | 20,0% |
| Manque de temps | 10,0% |
| Difficulté à louer | 10,0% |
| Difficulté à se faire assurer | 10,0% |
| Nombre de réponses* | 10 |
| Nombre de répondants** | 9 |

*Plusieurs réponses possibles.

**Sont exclus ceux qui n'envisagent pas de vendre de logement.

Qualité de vie et préoccupations

Seuls deux des treize propriétaires interrogés ont déjà résidé dans le secteur d'étude. Nous avons cependant demandé à l'ensemble des propriétaires de juger la qualité de vie et la qualité de l'environnement des locataires résidant dans le secteur d'étude. Près de la moitié estiment que la qualité de vie est satisfaisante pour les locataires, près du tiers jugeant toutefois qu'elle est insatisfaisante. Quant à la qualité de l'environnement, elle est jugée insatisfaisante par plus des deux tiers des répondants.

Les principales préoccupations des propriétaires non occupants concernant la vie dans le quartier sont les relations avec les locataires (26%), la criminalité et l'insécurité (22%) ainsi que les conditions socio-économiques (15%) (tableau 51).

Tableau 51. Propriétaires non occupants: préoccupations concernant la vie dans le quartier.

| Préoccupations | Proportions | Préoccupations (suite) | Proportions |
|---|--------------------|----------------------------------|--------------------|
| Relations avec les locataires | 25,9% | Qualité des logements | 3,7% |
| Criminalité et insécurité | 22,2% | Tranquillité du quartier | 3,7% |
| Conditions socio-économiques | 14,8% | Accessibilité / déplacements | 3,7% |
| Entretien et propreté des espaces publics | 7,4% | Environnement (qualité de l'air) | 3,7% |
| Qualité de vie (en général) | 7,4% | Nombre de réponses* | 27 |
| Déclin du secteur commercial | 3,7% | Nombre de répondants | 13 |
| Vie / développement communautaire | 3,7% | | |

*Plusieurs réponses possibles.

La majeure partie des commentaires généraux apportés à la fin des entrevues par les propriétaires non occupants aborde des aspects négatifs de la vie dans le quartier et porte avant tout sur la situation du quartier en général ainsi que les conditions socio-économiques. En ce qui concerne les aspects positifs relevés, quelques répondants considèrent le bruit du transport routier comme étant peu élevé ou peu inconfortable.

Quant aux actions souhaitées pour améliorer la qualité de vie dans le quartier, les répondants insisteraient davantage sur l'entretien et la propreté des espaces publics (17%), le développement communautaire (17%), l'amélioration des conditions socio-économiques (17%) et l'amélioration des relations avec les locataires (17%) (tableau 52).

Tableau 52. Propriétaires non occupants: actions souhaitées pour améliorer la vie dans le quartier.

| Actions souhaitées | Proportions | Actions souhaitées (suite) | Proportions |
|---|--------------------|---|--------------------|
| Entretien et propreté des espaces publics | 16,7% | Lutte contre la criminalité et l'insécurité | 5,6% |
| Vie / développement communautaire | 16,7% | Revitalisation du secteur résidentiel | 5,6% |
| Amélioration des conditions socio-économiques | 16,7% | Concertation et implication des différents intervenants | 5,6% |
| Amélioration des relations avec les locataires | 16,7% | Sensibilisation / éducation | 5,6% |
| Revitalisation du secteur commercial | 5,6% | Nombre de réponses* | 18 |
| Accessibilité, aménagement et animation des espaces publics | 5,6% | Nombre de répondants | 13 |

*Plusieurs réponses possibles.

Bruit provenant de la rue Notre-Dame et conséquences sur les logements

Environ 60% des propriétaires non occupants jugent faible le bruit provenant de la rue Notre-Dame pour les locataires habitant à proximité. Près d'un tiers le considèrent élevé (tableau 53). Un seul propriétaire considère que le bruit de la rue Notre-Dame a des conséquences sur la location des logements.

Tableau 53. Propriétaires non occupants: niveau de bruit perçu provenant de la rue Notre-Dame.

| | Proportions |
|-----------------------------|--------------------|
| Très élevé | 0,0% |
| Élevé | 30,8% |
| Faible | 53,8% |
| Très faible | 7,7% |
| <i>Pas de réponse</i> | 7,7% |
| Nombre de répondants | 13 |

Les trois quarts des répondants estiment que les logements qu'ils possèdent sont bien isolés contre le bruit provenant de l'extérieur, et aucun ne serait prêt à investir afin de diminuer le niveau de bruit. Cependant, un tiers se montreraient intéressés à entreprendre des rénovations dans l'éventualité d'un programme de subventions pour améliorer l'isolation contre le bruit. En cas d'investissement, le renforcement de l'isolation des murs serait l'intervention la plus

envisagée. Enfin, 85% des répondants pensent que la valeur des logements n'augmenterait pas malgré une diminution du bruit, de même que leur valeur locative.

Parmi les options possibles pour lutter contre le bruit de la rue Notre-Dame, les propriétaires non occupants semblent en retenir principalement trois: l'élévation des buttes en terre (85% se disent favorables à une telle mesure), l'interdiction des camions à certaines heures (62%) et l'ajout d'un écran antibruit aux buttes existantes (62%). Les avis sont partagés quant à l'insonorisation des bâtisses, alors que, dans l'ensemble, la limitation de la vitesse et la limitation de la circulation ne sont pas des mesures privilégiées (tableau 54).

Tableau 54. Propriétaires non occupants: solutions envisagées pour lutter contre le bruit de la rue Notre-Dame.

| | Très favorable | Assez favorable | Peu favorable | Pas favorable | <i>Pas de réponse</i> | Nombre de répondants |
|--|----------------|-----------------|---------------|---------------|-----------------------|----------------------|
| Insonoriser les bâtisses | 0,0% | 46,2% | 46,2% | 7,7% | 0,0% | 13 |
| Limiter la vitesse | 0,0% | 38,5% | 38,5% | 15,4% | 7,7% | 13 |
| Limiter la circulation | 0,0% | 30,8% | 38,5% | 23,1% | 7,7% | 13 |
| Interdire les camions à certaines heures | 30,8% | 30,8% | 23,1% | 15,4% | 0,0% | 13 |
| Élever la hauteur des buttes en terre | 30,8% | 53,8% | 7,7% | 7,7% | 0,0% | 13 |
| Ajouter un mur antibruit aux buttes existantes | 15,4% | 46,2% | 0,0% | 38,5% | 0,0% | 13 |

Cependant, seuls 2 propriétaires non occupants privilégieraient des interventions contre le bruit de la rue Notre-Dame plutôt que sur d'autres aspects de la vie ou de l'environnement afin d'améliorer la qualité de vie dans le quartier. Ils considèrent que le bruit est élevé et que sa réduction engendrerait une amélioration de la qualité de vie. À l'inverse, 11 des 13 répondants insistent en général sur le fait que le bruit de la rue Notre-Dame est peu dérangeant et constitue un problème moins important que les mauvaises conditions socio-économiques ou le déclin de la rue Ste-Catherine.

Enfin, une entrevue a été menée en personne avec un responsable de l'Office municipal d'habitation de Montréal (OMHM), organisme mandaté par la Ville de Montréal en charge de logements situés à proximité de la rue Notre-Dame (strates 4 et 5). L'intervenant rencontré a répondu au nom de l'OMHM et a fait ressortir les principaux points suivants:

- La malpropreté des utilisateurs de la piste cyclable qui jettent leurs déchets sur les terrains sous sa responsabilité constitue l'une des préoccupations majeures de l'OMHM.
- Malgré cela, la qualité de l'environnement dans le secteur est jugée satisfaisante. Considérée dans son ensemble, la qualité de vie est cependant jugée insatisfaisante pour les locataires.
- Aucune plainte ne serait émise auprès de l'OMHM concernant le bruit de la rue Notre-Dame. Celui-ci ne nuirait pas à la location des logements, même si l'insonorisation des bâtiments contre le bruit extérieur en général pourrait être améliorée.
- L'OMHM se montrerait favorable à l'insonorisation des bâtisses et l'ajout d'un mur antibruit aux buttes existantes pour atténuer le bruit de la rue Notre-Dame, mais favoriserait avant tout une plantation d'arbres sur l'emprise du MTQ, cet espace étant peu utilisable.
- Le secteur étant habité par un grand nombre de personnes provenant de milieux défavorisés, l'OMHM préférerait que soient menées des interventions sur des aspects autres que le bruit de la rue Notre-Dame si une priorité devait être établie afin d'améliorer la qualité de vie.

5.3 Les préoccupations et les actions souhaitées par les utilisateurs de la piste cyclable

Méthodologie

Par sa situation en bordure de la rue Notre-Dame et son utilisation importante, le parc linéaire comprenant la piste cyclable représente un enjeu majeur dans le secteur d'étude. Pour cerner les préoccupations liées à cet espace public, nous avons mené une enquête auprès de 443 utilisateurs de la piste cyclable (tableau 55).

Afin que l'échantillon des répondants soit le plus possible représentatif des différents types d'utilisateurs de la piste cyclable, les entrevues ont été menées à plusieurs moments de l'été, de la semaine, de la journée et dans plusieurs endroits en même temps. Ainsi, l'enquête a été étalée sur quatre jours (deux jours de semaine et deux jours de fin de semaine) répartis sur deux périodes de l'été. La première phase a eu lieu les mercredi 12 et samedi 15 août 1998, la seconde les jeudi 10 et samedi 12 septembre. D'autre part, les entrevues ont été réparties sur quatre périodes de la journée pour tenir compte des flux de circulation: pendant l'heure de pointe du matin (8h-10h), pendant le creux du milieu de journée (11h-13h), pendant l'heure de pointe de l'après-midi (16h-18h), pendant le creux de la soirée (18h30-20h30 en août, 18h-19h30 en septembre en raison de la tombée plus précoce de la nuit). Enfin, les entrevues ont été effectuées sur trois sites choisis en fonction de leur situation géographique dans le secteur d'étude (figure 2): dans Ste-Marie (entre les rues d'Iberville et Frontenac), dans Hochelaga (entre les rues Préfontaine et Dézéry), dans Maisonneuve (parc Morgan).

Les personnes approchées pouvaient être seules ou en groupe et devaient être âgées d'au moins 18 ans. La première personne qui passait était abordée. Les entrevues ont duré en général de 5 à 10 mn. La procédure d'enquête détaillée et le questionnaire sont présentés à l'annexe P.

Tableau 55. Piste cyclable: bilan de la cueillette.

| | |
|---------------------------|------------|
| Nombre d'entrevues | 443 |
| Date | |
| Mercredi 12/08 | 120 |
| Samedi 15/08 | 112 |
| Jeudi 10/09 | 117 |
| Samedi 12/09 | 94 |
| Site | |
| Ste-Marie | 155 |
| Hochelaga | 143 |
| Maisonneuve | 145 |
| Direction | |
| Est | 222 |
| Ouest | 221 |
| Heure | |
| 08 h - 10 h | 101 |
| 11 h - 13 h | 119 |
| 16 h - 18 h | 119 |
| 18 h - 20 h | 104 |

Profil socio-économique des utilisateurs de la piste cyclable

Plus des trois quarts des répondants (77%) sont de sexe masculin, la moitié (50%) sont âgés de 26 à 45 ans. La proportion de personnes célibataires, veuves, séparées ou divorcées est de 65%. Environ 40% des répondants ont atteint le niveau secondaire et 36% le niveau universitaire. En ce qui concerne l'occupation, 60% des personnes interrogées ont un travail, 27% sont sans emploi ou à la retraite. Enfin, la majorité des ménages (57%) bénéficient d'un revenu total inférieur à 30 000 \$.

Lieu de résidence

La majorité des répondants (62%) habitent soit dans Hochelaga (33%), soit dans Maisonneuve (21%), soit dans Ste-Marie (8%). Un répondant sur cinq (21%) réside dans le secteur d'étude, c'est-à-dire à l'intérieur du quadrilatère Ste-Catherine / Notre-Dame / Vimont / Fullum.

Utilisation de la piste cyclable, niveau de satisfaction et préoccupations

Au moment des entrevues, les deux tiers environ des répondants faisaient une balade ou se déplaçaient pour un loisir. Près des trois quarts (72%) utilisent souvent la piste cyclable, 17% parfois et 11% rarement.

La bicyclette est bien sûr la principale activité pratiquée sur la piste cyclable (73% des répondants disent en faire souvent), suivie de la marche (17% disent marcher souvent, qu'ils soient accompagnés ou non d'un chien). Les autres activités sont essentiellement le patin à roues alignées et le jogging. Quelques personnes en chaise roulante fréquentent également la piste cyclable (tableau 56).

Tableau 56. Piste cyclable: activités pratiquées.

| | Marche | Jogging | Bicyclette | Patin à roues alignées | Chaise roulante |
|-----------------------------|------------|------------|------------|------------------------|-----------------|
| Souvent | 17,2% | 3,2% | 73,4% | 7,7% | 0,5% |
| Parfois | 7,9% | 2,9% | 11,1% | 9,9% | -- |
| Rarement | 9,9% | 4,7% | 5,9% | 4,3% | -- |
| Jamais | 64,6% | 88,7% | 9,3% | 77,7% | -- |
| <i>Ne s'applique pas</i> | 0,5% | 0,5% | 0,5% | 0,5% | 99,5% |
| Nombre de répondants | 443 | 443 | 443 | 443 | 443 |

La proportion des répondants se disant très satisfaits ou satisfaits de l'aménagement du parc linéaire est très élevée (91%). Le niveau de satisfaction est également élevé en ce qui concerne l'entretien et la propreté (70%), ainsi que la sécurité en général (70%). Cependant, il n'atteint que 59% pour la qualité de l'air et 50% pour le niveau de bruit (tableau 57).

Tableau 57. Piste cyclable: niveau de satisfaction.

| | Aménagement | Entretien/ propreté | Sécurité | Niveau de bruit | Qualité de l'air |
|-----------------------------|-------------|------------------------|------------|--------------------|---------------------|
| Très satisfait | 26,6% | 15,8% | 13,8% | 4,7% | 6,1% |
| Satisfait | 64,3% | 54,4% | 56,0% | 44,9% | 52,8% |
| Insatisfait | 6,5% | 24,2% | 23,3% | 33,9% | 27,5% |
| Très insatisfait | 1,8% | 4,3% | 3,4% | 12,4% | 7,2% |
| <i>Pas de réponse</i> | 0,7% | 1,4% | 3,6% | 4,1% | 6,3% |
| Nombre de répondants | 443 | 443 | 443 | 443 | 443 |

Parmi les aspects plaisants rattachés à la piste cyclable, c'est l'environnement physique qui est le plus apprécié (47% de l'ensemble des réponses), particulièrement la verdure (33%) et le paysage en général (9%). La piste elle-même suit avec 17%. Les répondants font surtout état du fait qu'elle est pratique, facilement accessible, qu'elle permet d'aller loin et que la circulation y est fluide (12%). Sa situation en retrait de la rue Notre-Dame est aussi grandement appréciée (10%), tout comme l'ambiance qui y règne (10%) (tableau 58).

Tableau 58. Piste cyclable: aspects appréciés.

| | Proportions |
|--|--------------|
| L'environnement | 46,8% |
| • verdure | 32,7% |
| • paysage | 9,1% |
| • aménagement | 2,8% |
| • environnement (en général) | 2,2% |
| • patrimoine architectural | 0,2% |
| La piste | 17,3% |
| • commodité / accessibilité / achalandage | 12,2% |
| • aménagement | 3,7% |
| • revêtement | 1,4% |
| L'éloignement de la rue / de la circulation | 10,0% |
| L'ambiance | 9,6% |
| • tranquillité | 7,7% |
| • détente | 1,1% |
| • ambiance (en général) / gens | 0,8% |
| La sécurité | 8,2% |
| • moins de risques d'accident | 8,0% |
| • moins de risques d'agression | 0,2% |
| Les parcs | 5,7% |
| • parc Morgan | 4,9% |
| • parcs (en général) | 0,8% |
| La propreté et l'entretien | 1,8% |
| • propreté | 1,5% |
| • entretien | 0,3% |
| La qualité de l'air | 0,6% |
| Nombre de réponses* | 649 |
| Nombre de répondants | 443 |

*Plusieurs réponses possibles

Cependant, la piste génère également de l'insatisfaction (36% de l'ensemble des aspects non appréciés), surtout au niveau de son aménagement (19%) et de la qualité de son revêtement (9%). Parmi les autres aspects déplaisants rattachés à la piste cyclable, notons principalement le manque de propreté et d'entretien aux alentours de la piste (15%), la présence d'autres

utilisateurs comme les patins à roues alignées ou les piétons (11%), le bruit de la circulation routière (9%), la proximité de la rue Notre-Dame (8%) et l'insécurité liée aux risques d'accident (7%) (tableau 59).

Tableau 59. Piste cyclable: aspects non appréciés.

| | Proportions |
|---|--------------|
| La piste | 35,8% |
| • aménagement | 19,3% |
| • revêtement | 8,9% |
| • installations | 6,7% |
| • accessibilité / achalandage | 0,9% |
| Le manque de propreté et d'entretien | 15,4% |
| • manque de propreté | 10,6% |
| • manque d'entretien | 4,8% |
| Les conflits d'utilisation | 14,5% |
| • autres utilisateurs | 10,8% |
| • clientèle marginale | 3,7% |
| Le bruit de la circulation | 9,5% |
| L'insécurité | 8,7% |
| • risques d'accident | 7,2% |
| • risques d'agression | 1,5% |
| La proximité de la rue / de la circulation | 8,2% |
| L'environnement | 3,9% |
| • insectes | 1,3% |
| • paysage | 1,1% |
| • verdure | 0,9% |
| • aménagement | 0,4% |
| • environnement (en général) | 0,2% |
| La qualité de l'air | 3,5% |
| Le parc Morgan | 0,4% |
| Nombre de réponses* | 461 |
| Nombre de répondants | 443 |

*Plusieurs réponses possibles

Niveau de bruit sur la piste cyclable

Les utilisateurs de la piste cyclable se trouvent très proches de la rue Notre-Dame. De façon générale, ils perçoivent le bruit comme étant élevé à très élevé (79% des répondants), mais seulement 35% se disent assez ou très incommodés (tableau 60).

Tableau 60. Piste cyclable: niveau de bruit perçu et niveau d'inconfort qui lui est associé.

| Niveau de bruit | Proportions | Niveau d'inconfort | Proportions |
|-----------------------------|-------------|-----------------------------|-------------|
| Très élevé | 23,0% | Très inconforté | 10,8% |
| Élevé | 56,2% | Assez inconforté | 24,2% |
| Faible | 18,3% | Peu inconforté | 41,1% |
| Très faible | 1,6% | Pas inconforté | 23,0% |
| <i>Pas de réponse</i> | 0,9% | <i>Pas de réponse</i> | 0,9% |
| Nombre de répondants | 443 | Nombre de répondants | 443 |

La circulation routière est identifiée comme étant de très loin la principale source de bruit (95% des réponses), en raison surtout du camionnage (47%) (tableau 61).

Tableau 61. Piste cyclable: sources de bruit.

| | Proportions |
|--------------------------------|--------------|
| Circulation routière | 95,1% |
| Camions | 47,2% |
| Voitures | 28,4% |
| Circulation en général | 12,8% |
| Motos | 3,9% |
| Véhicules d'urgence | 1,7% |
| Autobus | 1,2% |
| Autres sources de bruit | 4,9% |
| Voisinage | 1,7% |
| Trains | 1,5% |
| Bateaux | 0,6% |
| Hélicoptères | 0,4% |
| Activités commerc. / industr. | 0,4% |
| Construction | 0,4% |
| Nombre de réponses* | 532 |
| Nombre de répondants | 443 |

*Plusieurs réponses possibles.

Qualité de l'air sur la piste cyclable

La proximité de Notre-Dame génère également une pollution de l'air. La majorité des utilisateurs de la piste cyclable (56%) la considèrent comme étant élevée ou très élevée, mais seulement un tiers (35%) se disent inconfortés par ce niveau de pollution (tableau 62).

Tableau 62. Piste cyclable: niveau de pollution de l'air perçu et niveau d'inconfort qui lui est associé.

| Niveau de pollution | Proportions | Niveau d'inconfort | Proportions |
|-----------------------------|-------------|-----------------------------|-------------|
| Très élevé | 12,9% | Très inconforté | 10,4% |
| Élevé | 43,1% | Assez inconforté | 24,6% |
| Faible | 36,8% | Peu inconforté | 42,0% |
| Très faible | 3,6% | Pas inconforté | 21,2% |
| <i>Pas de réponse</i> | 3,6% | <i>Pas de réponse</i> | 1,8% |
| Nombre de répondants | 443 | Nombre de répondants | 443 |

Améliorations souhaitées

Bien qu'ils soient dans l'ensemble satisfaits de la piste cyclable et des espaces verts environnants, une majorité de répondants souhaiterait que des améliorations y soient apportées, qui consisteraient essentiellement en l'ajout de composantes naturelles et matérielles (27%), l'adoption de mesures visant à atténuer le bruit et la pollution provenant de la rue Notre-Dame (25%), un meilleur entretien de la piste et des espaces verts adjacents (23%), et un meilleur aménagement de la piste (15%). Au niveau des composantes à ajouter, les répondants souhaitent avant tout qu'il y ait plus de végétation (12%), que l'éclairage soit amélioré (6%), et que davantage d'équipements et services publics soient installés (abreuvoirs, bancs, toilettes, etc.) (6%). En matière d'intervention contre le bruit et la pollution générés par la rue Notre-Dame, le déplacement de la piste cyclable plus au nord ou près du fleuve est la solution la plus envisagée (8%), suivie de la construction d'écrans antibruit (6%). L'amélioration souhaitée de l'entretien concerne surtout le revêtement de la piste (7%) et la végétation (6%). Quant à l'aménagement de la piste, les utilisateurs privilégient l'amélioration de la signalisation aux intersections (feux de circulation) et sur la piste elle-même (panneaux indicateurs) (4%). Notons enfin qu'une plus grande surveillance de la piste (pour empêcher les conflits d'utilisation, la criminalité...) et l'amélioration de la sécurité (aux intersections, sur la piste...) sont également souhaitées (6%) (tableau 63).

Tableau 63. Piste cyclable: améliorations souhaitées.

| | Proportions |
|---|--------------|
| Ajout de composantes | 26,8% |
| • végétation (arbres, fleurs, gazon, etc.) | 11,6% |
| • lampadaires (amélioration de l'éclairage) | 6,1% |
| • équipements et services (abreuvoirs, bancs, toilettes, etc.) | 6,1% |
| • talus aménagés | 1,5% |
| • clôtures (entre la piste cyclable et la rue N-D) | 0,7% |
| • espaces verts (comme le parc Morgan) | 0,4% |
| • allées pour les piétons | 0,4% |
| Mesures d'intervention contre le bruit et la pollution de la rue N-D | 25,3% |
| • déplacement de la piste cyclable (plus au nord ou près du fleuve) | 7,7% |
| • écrans antibruit | 5,7% |
| • gestion de la circulation | 3,9% |
| • écrans végétaux | 3,3% |
| • atténuation de la pollution automobile | 1,5% |
| • atténuation du bruit routier - en général | 1,3% |
| • déplacement ou fermeture de la rue N-D | 0,9% |
| • enfouissement de la rue N-D | 0,6% |
| • chaussée | 0,2% |
| • talus antibruit | 0,2% |
| Amélioration de l'entretien | 22,9% |
| • revêtement de la piste cyclable | 6,8% |
| • végétation | 6,3% |
| • en général (paysage, piste, parc Morgan) | 5,5% |
| • ramassage des déchets | 2,6% |
| • entretien durant l'hiver | 1,1% |
| • équipements publics (poubelles, bancs) | 0,6% |
| Amélioration de l'aménagement | 15,4% |
| • piste cyclable | 14,7% |
| - signalisation et feux de circulation | 4,4% |
| - accès à la piste et traversée des rues | 2,0% |
| - visibilité et linéarité (élimination des trajets sinueux) | 1,7% |
| - déplacement des sections situées sur le bord de la rue N-D | 1,7% |
| - revêtement (enlèvement du pavé uni) | 1,3% |
| - rallongement du réseau cyclable | 1,3% |
| - en général | 0,9% |
| - continuité dans l'espace (réduction du nombre d'arrêts) | 0,7% |
| - élargissement | 0,7% |
| • en général | 0,7% |
| Augmentation de la surveillance / Amélioration de la sécurité | 6,3% |
| • surveillance | 3,3% |
| - conflits d'utilisation / vitesse / propreté | 1,3% |
| - criminalité | 1,1% |
| - en général | 0,9% |
| • sécurité | 3,0% |
| - intersections | 1,3% |
| - en général | 0,9% |
| - piste cyclable | 0,6% |
| - parc Morgan | 0,2% |
| Atténuation de la pollution de l'air (industries / en général) | 1,5% |
| Sensibilisation des utilisateurs (respect du site / des autres utilisateurs) | 0,9% |
| Réglementation (conflits d'utilisation / comportements délinquants) | 0,9% |
| Respect de la population résidante (expropriations) | 0,2% |
| Nombre de réponses* | 543 |
| Nombre de répondants | 443 |

*Plusieurs réponses possibles.

En conclusion des entrevues, les répondants ont été nombreux à faire de nouveau des suggestions dans le but d'améliorer la piste cyclable et les espaces verts qui y sont associés (57% des réponses). Les propos tenus reviennent également sur les aspects plaisants de la piste cyclable et de l'ensemble du parc linéaire (15%), tout comme sur les aspects déplaisants (12%). Par ailleurs, des commentaires positifs ont été émis par rapport à l'enquête (4%). Ils soulignent l'importance de la démarche, concluent du questionnaire qu'il est intéressant et dénotent une satisfaction face à l'intérêt porté par les pouvoirs publics à l'aménagement de l'espace vert comprenant la piste cyclable. Enfin, quelques attentes sont aussi exprimées par rapport à l'enquête (1%) qui, espère-t-on surtout, servira véritablement à apporter les améliorations souhaitées (tableau 64).

Tableau 64. Piste cyclable: commentaires généraux sur l'espace vert avec piste cyclable.

| | Proportions |
|---|--------------------|
| Aspects positifs | 20,4% |
| • piste cyclable et espaces verts adjacents | 15,2% |
| • enquête | 4,4% |
| • milieu environnant | 0,8% |
| Aspects négatifs | 14,9% |
| • piste cyclable et espaces verts adjacents | 11,8% |
| • rue Notre-Dame | 2,1% |
| • milieu environnant | 1,0% |
| Suggestions | 64,7% |
| • piste cyclable et espaces verts adjacents | 57,4% |
| • rue Notre-Dame | 3,9% |
| • milieu environnant | 2,6% |
| • enquête | 0,8% |
| Nombre de réponses* | 382 |
| Nombre de répondants | 443 |

*Plusieurs réponses possibles.

5.4 Les préoccupations liées au bruit

Cette section dresse un bilan des résultats d'enquêtes relatifs à l'enjeu sonore. Elle permet de visualiser les principaux points de convergence et de divergence des différents acteurs (organismes, locataires, propriétaires occupants, propriétaires non occupants et utilisateurs de la piste cyclable) en regard du bruit.

Les préoccupations des organismes, locataires et propriétaires envers les impacts routiers, dont le bruit, s'avèrent très faibles. Moins de 15% des répondants se disent préoccupés par le bruit routier (ou ferroviaire) ou par les autres impacts du transport routier (figure 3). La quasi-totalité des répondants sont préoccupés par d'autres aspects de la qualité de vie ou de la qualité de l'environnement. Cette faible préoccupation pour le bruit se répète lorsqu'il est question des actions souhaitées (figure 4); moins de 20% des répondants sont favorables à des interventions visant la réduction des impacts routiers.

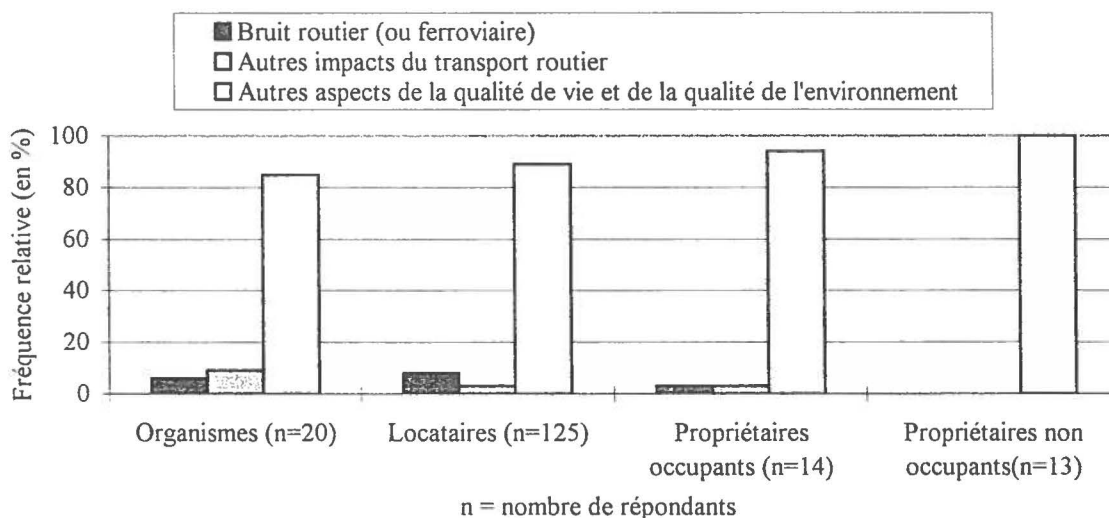


Figure 3. Catégories de préoccupations selon le type d'acteurs.

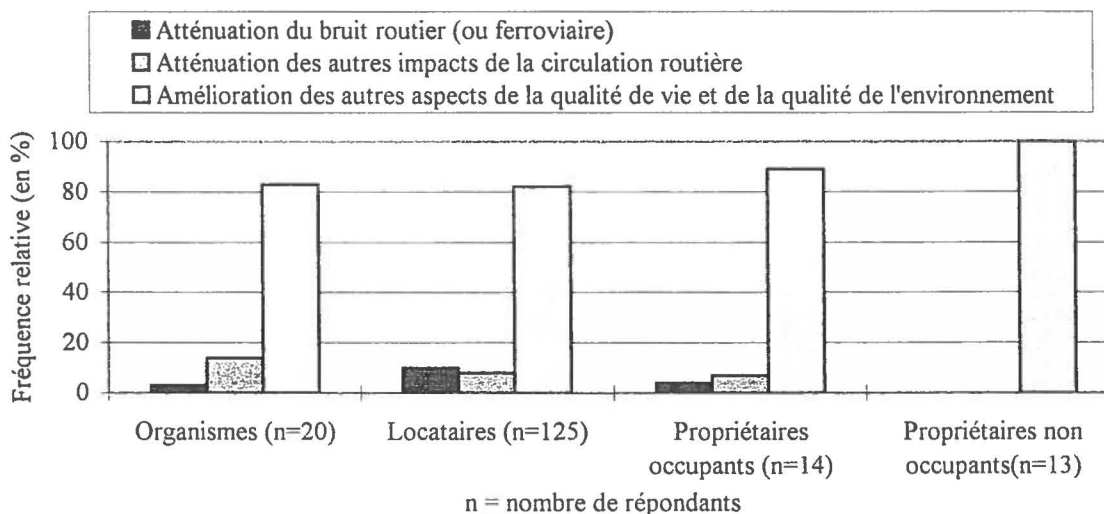


Figure 4. Catégories d'actions souhaitées selon le type d'acteurs.

Les niveaux de perception et d'inconfort diffèrent selon que l'on est à l'intérieur ou à l'extérieur du logement. Une grande proportion (56% à 64%) de locataires et de propriétaires occupants jugent le niveau de bruit à l'intérieur du logement comme étant faible ou très faible (figure 5). L'inverse se produit à l'extérieur du logement puisqu'une majorité (64% à 79%) de locataires, de propriétaires occupants et d'utilisateurs de la piste cyclable trouvent le niveau de bruit élevé ou très élevé. Cependant, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du logement, les répondants de presque tous les groupes sont plus nombreux à être peu ou pas du tout incommodés par le bruit (figure 6); le groupe de locataires était d'avis très partagé.

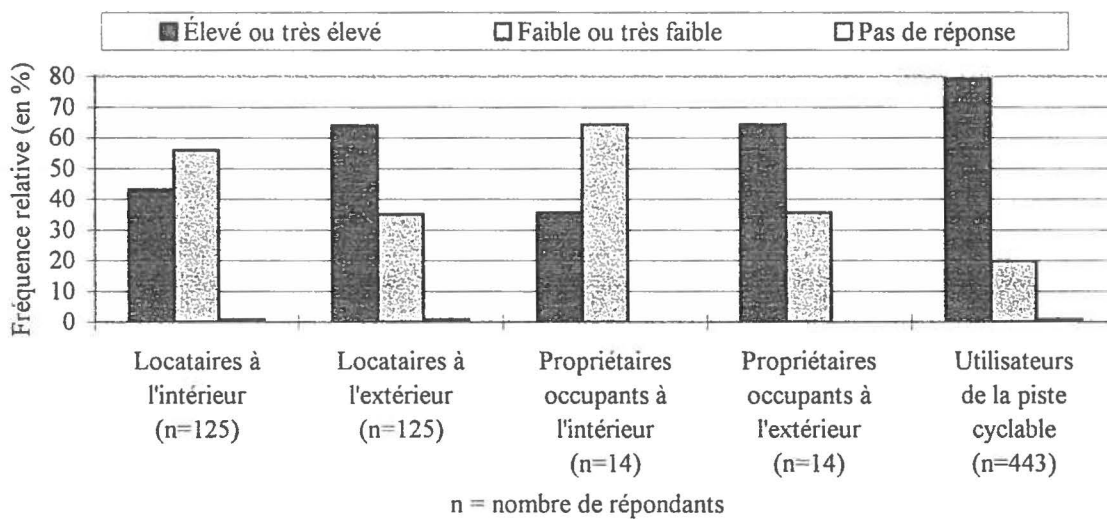


Figure 5. Perception du niveau de bruit selon le type d'acteurs.

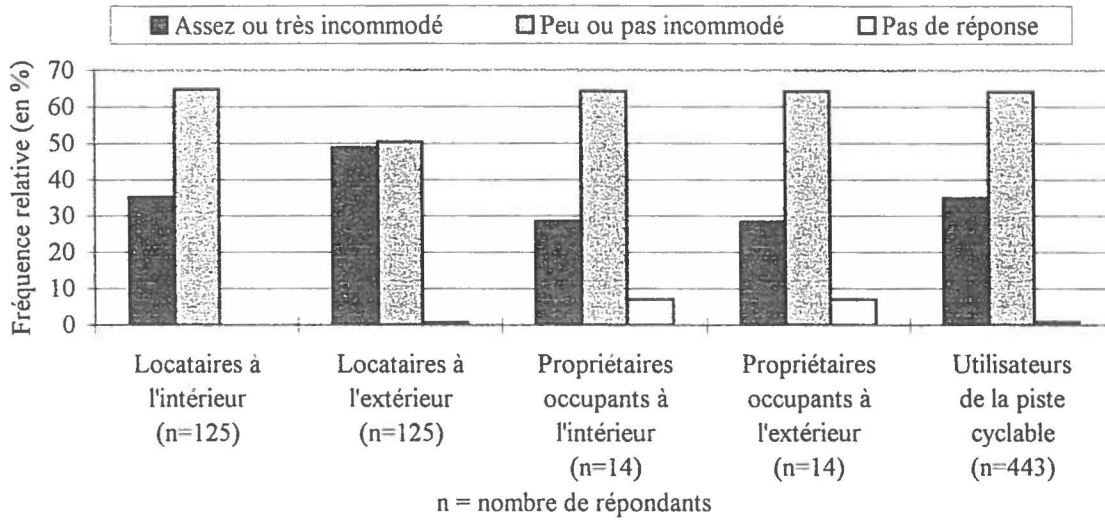


Figure 6. Niveau d'inconfort face au bruit selon le type d'acteurs.

C'est le bruit de la circulation routière qui dérange le plus (figure 7). Plus de 57% des répondants locataires, propriétaires occupants et utilisateurs de la piste cyclable considèrent que le bruit routier dérange plus que les autres bruits, et ce, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur du logement.

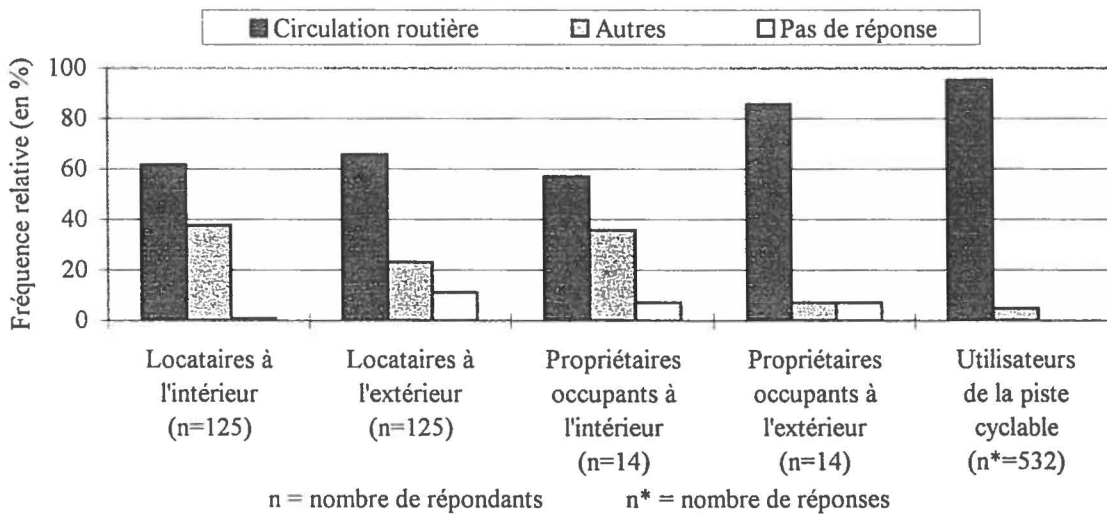


Figure 7. Perception du bruit le plus dérangeant selon le type d'acteurs.

Parmi les activités perturbées ou les comportements adoptés à l'intérieur du logement face au bruit extérieur, l'obligation de fermer les fenêtres durant les périodes chaudes est sans contredit celle qui indispose le plus grand nombre de locataires et de propriétaires occupants (tableau 65). À l'extérieur du logement, la majorité des locataires éprouvent de la difficulté à se reposer ou à discuter avec des amis.

Tableau 65. Activités perturbées et comportements adoptés face au bruit provenant de l'extérieur selon le type d'acteurs.

| À l'intérieur du logement | | | À l'extérieur du logement (terrain ou balcon)* | |
|---|----------------------------------|-----------------------------------|--|---------------------------------|
| Activités perturbées ou comportements adoptés | Proportion de locataires (n=125) | Proportion de prop. occup. (n=14) | Activités perturbées | Proportion de locataires (n=22) |
| Difficulté à communiquer | | | Difficulté à prendre un repas | ○ |
| Difficulté se concentrer | | | Difficulté à étendre du linge | |
| Difficulté à se détendre | ○ | | Difficulté à se reposer, lire ou écrire | ● |
| Difficulté à s'endormir | ○ | | Difficulté à discuter avec des amis | ● |
| Difficulté à dormir (sommeil) | ○ | | Difficulté à jardiner ou bricoler | |
| Fermer les fenêtres durant l'été | ● | ● | Difficulté à laver la voiture | |
| Changer de pièce | | | Difficulté à jouer ou faire du sport | |
| Élever la voix | | | ●: de 50% à 70% ○: de 40% à 49% Autres: moins de 40% | |
| Quitter parfois le domicile | | | | |
| Envisager un déménagement | | | | |

*Ces données n'apparaissent pas pour les propriétaires occupants en raison du trop petit nombre de répondants.
n = nombre de répondants.

Les niveaux d'exposition au bruit font en sorte qu'une majorité de répondants chez les organismes et les locataires jugent insatisfaisant les niveaux sonores aux abords de la rue Notre-Dame (tableau 66). Quant aux autres espaces publics, seuls la rue Ste-Catherine ainsi que les parcs Champêtre et Bellerive sont pointés du doigt par la majorité des organismes.

Tableau 66. Insatisfaction ressentie face au bruit dans les espaces publics selon le type d'acteurs.

| Espaces publics | Organismes | | Locataires | | Propriétaires occupants | | Utilisateurs de la piste cyclable | |
|---------------------------------|-------------|-----------------|-------------|--------------------|-------------------------|----------------------|-----------------------------------|-----|
| | Proportions | n | Proportions | n | Proportions | n | Proportions | n |
| Espace vert avec piste cyclable | ○ | 20 | | 92 | | 11 | ○ | 443 |
| Parc Morgan | ○ | 14 | | 75 | | 5 | NA | |
| Rue Notre-Dame | ● | 19 | ● | 73 | | 4 | NA | |
| Rue Ste-Catherine | ● | 17 | ○ | 121 | | 12 | NA | |
| Parc Champêtre | ● | 13 | | 13 | NA | | NA | |
| Parc Bellerive | ● | 5 | NA | | NA | | NA | |
| ●: de 50% à 85% | | ○: de 40% à 49% | | NA: non applicable | | Autres: moins de 40% | | |

n = nombre de répondants.

Le dérangement semble trop faible pour faire de la lutte au bruit une priorité locale (figure 8). En effet, plus de 74% des organismes, locataires et propriétaires (occupants et non occupants) préfèrent des interventions portant sur d'autres aspects de la vie ou de l'environnement.

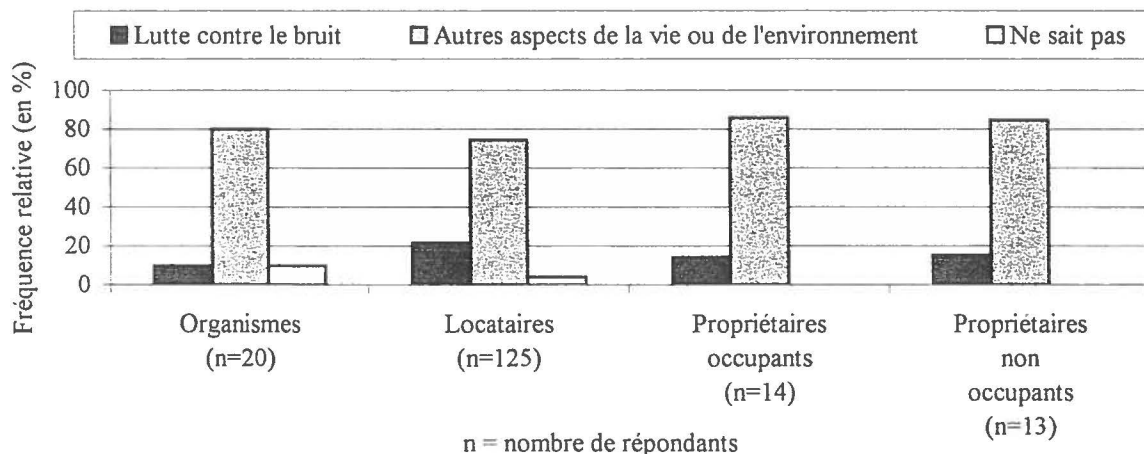


Figure 8. Préférences en matière d'intervention dans le secteur selon le type d'acteurs.

S'il s'avérait cependant nécessaire de lutter contre le bruit, les opinions quant aux modes à adopter différeraient selon les acteurs (annexe Q). Selon le tableau 67, plus de 50% des locataires et des propriétaires occupants optent pour les mêmes choix, soit pour la réglementation des heures de camionnage et de la vitesse, ainsi que pour l'insonorisation des bâtisses et l'élévation des buttes en terre. De leur côté, les organismes montrent la même tendance mais préfèrent la diminution du flux de la circulation à l'élévation des buttes en terre. Enfin, ce sont les propriétaires non occupants qui divergent le plus du groupe puisqu'ils sont les seuls à préférer l'ajout de murs antibruit et à rejeter l'insonorisation des bâtisses ainsi que la réglementation de la vitesse.

Tableau 67. Préférences en matière de réduction de bruit routier selon le type d'acteurs.

| TYPE D'ACTEURS | TYPE D'INTERVENTION | | | | | |
|----------------------------|--|--------------------------|--------------------|---------------------------------------|------------------------|-------------------------------------|
| | Interdire les camions à certaines heures | Insonoriser les bâtisses | Limiter la vitesse | Élever la hauteur des buttes en terre | Limiter la circulation | Ajouter un mur antibruit aux buttes |
| Organismes (n=20) | + | + | + | - | + | - |
| Locataires (n=125) | + | + | + | + | - | - |
| Prop. occupants (n=14) | + | + | + | + | - | - |
| Prop. non occupants (n=13) | + | - | - | + | - | + |
| n = nombre de répondants | | +: plutôt favorable | | -: plutôt défavorable | | |

5.5 L'hétérogénéité spatiale liée au bruit

Puisque le niveau sonore du bruit de la circulation varie dans l'espace, nous avons comparé les réponses des locataires vivant en bordure de Notre-Dame (strate 4) avec celles des autres locataires répartis aléatoirement dans le secteur d'étude (strates 1,2,3 et 5). Les fréquences de 29 questions se rapportant au bruit ont été regroupées (annexe R) et un test d'indépendance du χ^2 a été appliqué sur l'ensemble de ces variables (tableau 68). Seulement six variables affichent une différence significative ($p = 0,05$).

Tableau 68. Résultats du test d'indépendance du χ^2 entre diverses variables associées au bruit et les groupes d'échantillon ($\alpha = 0,05$ et $v = 1$).

| # de la question | Variables | Nombre de réponses obtenues | | | χ^2 observé ($\chi^2_{0,05,1}=3,84$) | Interprétation |
|--|---|-----------------------------|----------|----------------|--|----------------|
| | | Au total | Strate 4 | Autres strates | | |
| À l'intérieur du logement | | | | | | |
| 26 | Niveau de bruit perçu | 124 | 25 | 99 | 10,31 | significatif |
| 27 | Niveau d'inconfort ressenti | 125 | 25 | 100 | 2,24 | n.s. |
| 28 | Provenance du bruit extér. le plus dérangent | 123 | 25 | 98 | 6,14 | significatif |
| 29 | Provenance du bruit de la circulation (rue) | 74 | 21 | 53 | 1,65 | n.s. |
| 30 | Source du bruit de la circulation (véhicules) | 76 | 21 | 55 | 0,12 | n.s. |
| 31 | Période où le bruit de la circ. dérange le plus | 99 | 23 | 76 | 10,54 | significatif |
| (nuisances dues au bruit extérieur) | | | | | | |
| 32-A | Difficulté à communiquer | 125 | 25 | 100 | 5,08 | significatif |
| 32-B | Difficulté à se concentrer | 125 | 25 | 100 | 0,87 | n.s. |
| 32-C | Difficulté à se détendre | 124 | 25 | 99 | 0,05 | n.s. |
| 32-D | Difficulté à s'endormir | 125 | 25 | 100 | 0,29 | n.s. |
| 32-E | Perturbation durant le sommeil | 125 | 25 | 100 | 0,03 | n.s. |
| 34-A | Fermeture des fenêtres malgré la chaleur | 124 | 25 | 99 | 0,16 | n.s. |
| 34-B | Changement de pièce | 125 | 25 | 100 | 0,01 | n.s. |
| 34-C | Obligation de parler plus fort | 124 | 25 | 99 | 2,29 | n.s. |
| 34-D | Fuite du domicile à certains moments | 124 | 25 | 99 | 1,82 | n.s. |
| 34-E | Souhait de déménager | 125 | 25 | 100 | 1,38 | n.s. |
| À l'extérieur du logement | | | | | | |
| 38 | Niveau de bruit perçu | 124 | 25 | 99 | 0,77 | n.s. |
| 39 | Niveau d'inconfort ressenti | 124 | 25 | 99 | 0,34 | n.s. |
| 44 | Perturbation d'activités par le bruit de N-D | 125 | 25 | 100 | 2,33 | n.s. |
| 50 | Perturbation d'activités par pollution N-D | 124 | 25 | 99 | 0,55 | n.s. |
| Recherche de solutions au bruit | | | | | | |
| 36 | Augmentation du loyer pour insonorisation | 118 | 25 | 93 | 0,49 | n.s. |
| 37 | Niveau d'augmentation du loyer pour inson. | 34 | 6 | 28 | * | * |
| 56-A | Insonorisation des bâtisses | 119 | 23 | 96 | 0,33 | n.s. |
| 56-B | Limitation de la vitesse sur N-D | 120 | 24 | 96 | 5,09 | significatif |
| 56-C | Limitation de la circulation sur N-D | 119 | 24 | 95 | 3,51 | n.s. |
| 56-D | Périodes d'interdiction des camions sur N-D | 118 | 24 | 94 | 0,03 | n.s. |
| 56-E | Élévation de la hauteur des buttes en terre | 112 | 22 | 90 | 0,03 | n.s. |
| 56-F | Ajout d'un mur antibruit aux buttes | 117 | 23 | 94 | 3,95 | significatif |
| 57 | Type d'interventions souhaitées (contre bruit vs autres aspects vie ou environnement) | 120 | 23 | 97 | 0,21 | n.s. |

n.s.: non significatif

*: effectif de répondants trop petit

La distribution des fréquences pour ces six variables apparaît au tableau 69. Selon les fréquences théoriques, les résidents de la strate 4 sont plus nombreux à trouver le niveau de bruit élevé (à l'intérieur du logement), contrairement aux résidents des autres strates qui perçoivent en plus grand nombre le niveau de bruit comme étant faible. De la même façon, un plus grand nombre de

résidents de la strate 4 sont dérangés par le bruit de la circulation à divers moments de la journée, tandis que les résidents des autres strates sont plus nombreux à se dire dérangés durant les heures de pointe. Il faut comprendre que durant les heures de pointe, la circulation sur Notre-Dame est dense mais régulière, ce qui n'est pas nécessairement le cas sur les voies d'accès ou sur la rue Ste-Catherine (à cause des feux de circulation).

Les résidents de la strate 4 ont tendance à être plus nombreux que ceux des autres strates à trouver que le bruit de la circulation est le plus dérangeant, à avoir de la difficulté à communiquer dans leur logis à cause des bruits provenant de l'extérieur et à être en faveur d'une limite de vitesse sur Notre-Dame ou de l'ajout d'un mur antibruit aux buttes pour lutter contre le bruit de la circulation.

Tableau 69. Distribution des fréquences selon les variables non indépendantes et les groupes d'échantillon.

| # de la question | Variables | Classes | Fréquences (après regroupement) | |
|------------------|--|------------------------------------|---------------------------------|------------------|
| | | | Strate 4 | Autres strates |
| 26 | Niveau de bruit perçu (à l'intérieur) | Élevé ou très élevé | 18 (10,9) | 36 (43,1) |
| | | Faible ou très faible | 7 (14,1) | 63 (55,9) |
| 28 | Origine du bruit extérieur le plus dérangeant (à l'intérieur) | La circulation routière | 21 (15,7) | 56 (61,3) |
| | | Autres ou pas dérangé par le bruit | 4 (9,3) | 42 (36,7) |
| 31 | Période où le bruit de la circulation dérange le plus (à l'intérieur) | Aux heures de pointe | 6 (12,8) | 49 (42,2) |
| | | Autres | 17 (10,2) | 27 (33,8) |
| 32-A | Difficulté à communiquer à cause des bruits extérieurs (à l'intérieur) | Oui | 12 (7,4) | 25 (29,6) |
| | | Non | 13 (17,6) | 75 (70,4) |
| 56-B | Appréciation de la mesure visant à limiter la vitesse sur N-D | Assez ou très favorable | 21 (16,4) | 61 (65,6) |
| | | Peu ou pas favorable | 3 (7,6) | 35 (30,4) |
| 56-F | Appréciation de la mesure visant à ajouter un mur antibruit aux buttes | Assez ou très favorable | 13 (8,8) | 32 (36,2) |
| | | Peu ou pas favorable | 10 (14,2) | 62 (57,8) |

Fréquences observées: en gras

Fréquences théoriques: entre parenthèses

À la lumière de ces analyses statistiques, nous pouvons identifier les trois tendances suivantes:

- lorsqu'ils sont à l'intérieur de leur logis, les résidants vivant aux abords de la rue Notre-Dame sont plus nombreux à percevoir un niveau de bruit élevé (surtout en dehors des heures de pointe), à trouver que le bruit de la circulation est celui qui dérange le plus et, comme seule nuisance ressentie, à avoir de la difficulté à communiquer;
- les résidants qui habitent à proximité de la rue Notre-Dame sont plus nombreux à être en faveur de la limitation de la vitesse sur Notre-Dame ou de l'ajout d'un mur antibruit aux buttes pour lutter contre le bruit de la circulation;
- enfin, ces mêmes résidants ne semblent pas plus affectés que les autres par la circulation routière lorsqu'ils se trouvent à l'extérieur de leur logement.

6. LA PROBLÉMATIQUE ENVIRONNEMENTALE DU SECTEUR, UNE SYNTHÈSE

6.1 L'analyse historique, précurseur des enjeux d'aujourd'hui

Les étapes précédentes nous ont permis de mieux comprendre les incidences sur l'environnement de divers projets de développement dans le secteur d'étude au cours des 30 dernières années et de mieux comprendre pourquoi les plaies sociales et environnementales de ce développement demeurent saillantes.

Ce secteur des quartiers Hochelaga-Maisonneuve et Ville-Marie a été bouleversé dès le début des années 1970 avec l'annonce de la construction d'une autoroute est-ouest, visant le raccordement de l'autoroute Décarie au pont-tunnel Louis-Hyppolyte-Lafontaine. Ce projet, que plusieurs jugent comme un investissement injustifié, nécessite le déplacement de plusieurs ménages. Il aura généré le développement d'un mouvement local préoccupé par le développement social, économique et communautaire du territoire.

L'analyse des articles publiés dans les journaux nous a permis d'identifier une progression des préoccupations. À la fin des années 1970, la mobilisation populaire se concentrait sur l'opposition à la venue de l'autoroute est-ouest. On peut identifier une bipolarisation des acteurs. D'une part, le MTQ, les divers paliers de gouvernements et les organismes et institutions de développement économique appuient le projet, surtout pour des motifs de liens est-ouest, de création d'emplois et d'amélioration des conditions socio-économiques. D'autre part, les groupes sociaux et communautaires, les comités de citoyens, le CLSC et les éditorialistes des journaux s'opposent à l'autoroute qui contribuera à détruire de nombreux logements et critiquent le choix d'investissement.

Après l'approbation gouvernementale du projet, les discussions se sont orientées vers les accès et les voies de service. Suivront des débats sur la construction d'habitations au nord du boulevard (les opposants plaidant les problèmes à venir de qualité de l'air et de pollution sonore),

l'aménagement de talus avec piste cyclable et d'écrans antibruit (qui présentent somme toute la même bipolarisation que dans le cas de l'appui au projet).

Les suggestions concernant l'utilisation de la voie de desserte du port pour le camionnage et la gestion des feux de circulation ont déjà été soulevées, mais elles n'ont suscité que peu de débats.

L'analyse historique a donc permis de mettre en évidence les éléments suivants de la problématique environnementale:

- la venue de l'autoroute n'était pas souhaitée;
- dans la majorité de ses propositions, le MTQ se retrouvait opposé aux groupes sociaux, communautaires et au CLSC;
- les débats actuels autour du nouveau projet s'inscrivent directement dans la poursuite des réflexions menées depuis plus de 20 ans dans le secteur, enjeux qui se concentrent autour de l'amélioration de la qualité de vie en général, de l'amélioration de la sécurité, de la réduction de la pollution de l'air et du bruit, ainsi que des préoccupations esthétiques.

6.2 Une structure du territoire qui requiert des interventions intégrées

L'analyse du cadre bâti a permis de dégager l'hétérogénéité du secteur d'étude. Le secteur se compose principalement de triplex et multiplex d'âge et de structure variés. Huit zones plus homogènes ont pu être identifiées; elles se caractérisent par leur histoire et par des particularités architecturales. Les préoccupations patrimoniales sont en croissance et constituent actuellement un enjeu au projet.

Les enquêtes sociales nous indiquent que les qualités de vie et de l'environnement dans le secteur sont considérées inférieures à ce qu'elles sont dans les quartiers. Au nombre des préoccupations sociales, le niveau de criminalité et d'insécurité apparaît au premier rang.

La déstructuration du secteur, générée avec le projet d'autoroute est-ouest, constitue un nouvel enjeu. Le développement de l'axe Notre-Dame est venu isoler certains bâtiments et espaces; c'est le cas des parcs Champêtre et Bellerive. Ces isolements limitent les possibilités de développement et de mise en valeur. Ils isolent le quartier du port et du fleuve qui ont été ironiquement à la base du développement du secteur. La faible appréciation actuelle des parcs Champêtre et Bellerive par les résidants s'explique par leur isolement et leur inaccessibilité.

Ce secteur, en particulier dans son segment ouest, est en déclin économique. Il existe des efforts pour la revitalisation de la rue Ste-Catherine. Certains bâtiments ont été abandonnés; des portions des rues Ste-Catherine et Notre-Dame sont vacantes. Il existe une volonté locale de revitaliser le quartier et d'en améliorer la sécurité.

À la lumière de ces quelques faits, nous pouvons identifier certains enjeux à savoir le maintien et la mise en valeur du patrimoine, la restructuration du territoire et la revitalisation économique du secteur. De ces faits, les interventions devraient s'assurer:

- que tout projet routier dans le secteur intègre une perspective d'amélioration de la qualité de vie des résidants par l'aménagement et la mise en valeur du territoire, le tout dans l'objectif de cicatrifier les plaies laissées ouvertes par la construction de l'actuel boulevard.

Il faut viser à long terme la réappropriation de ce secteur par ses résidants, majoritairement locataires et peu fortunés, qui sont captifs de la ville.

6.3 Le bruit de la circulation routière et son contrôle

Les enquêtes sociales ont mis en évidence que le bruit n'est pas le principal problème dans le secteur, la criminalité et l'insécurité étant les préoccupations dominantes. Par ailleurs, plusieurs sources de bruit autres que la circulation routière contribuent à la pollution sonore, en particulier le bruit associé aux activités ferroviaires.

Il existe cependant un problème de pollution sonore qui n'est pas très perceptible à première vue lors des entrevues, mais qui occasionne du dérangement et a généré l'adoption de comportements associés à l'ambiance sonore. Ainsi, à l'intérieur du logement, un répondant sur trois juge le bruit, provenant principalement de la circulation routière, élevé et en est incommodé. Lorsque l'on questionne plus spécifiquement les répondants sur certaines activités ou comportements, on constate que plus de 40% d'entre eux disent fermer les fenêtres malgré la chaleur, avoir de la difficulté à se détendre ou à s'endormir et être perturbé durant leur sommeil à cause du bruit de la circulation; près de 30% affirment également avoir de la difficulté à se concentrer et à communiquer, être obligés de parler plus fort ou de changer de pièce, voire même penser à déménager. Sur ce dernier point, rappelons que 60% répondants habitent ce secteur depuis moins de 5 ans. Quant aux gens résidant à proximité de la rue Notre-Dame (strate 4), ils affichent des différences significatives avec les autres strates pour ce qui est du niveau de bruit perçu, de la provenance du bruit extérieur le plus dérangement et de la période du jour où le bruit de la circulation dérange le plus.

Pour le bruit provenant de l'extérieur, près de deux répondants sur trois le jugent élevé, alors que seulement un sur trois s'en dit incommodé. Un regard plus spécifique sur certaines pratiques indique que pour l'ensemble du secteur la majorité des gens sont peu limités dans leurs activités (à plus de 80%). Le dérangement est toutefois accru chez les gens résidant aux abords de la rue Notre-Dame; ces derniers ayant significativement plus de difficulté à communiquer.

La pollution sonore n'est certes pas distribuée également sur l'ensemble du secteur d'étude. Cette pollution se concentre principalement le long des axes Notre-Dame et Ste-Catherine, au niveau des voies d'accès, ainsi qu'aux abords des cours de triage. À cet effet, rappelons que la composition de l'échantillon sous-estime le dérangement vécu par les riverains.

Mais doit-on intervenir sur le bruit? L'environnement sonore n'a pas la cote de priorité pour l'investissement. La population locale favorise plus la valorisation du secteur commercial, ainsi que l'accessibilité, l'aménagement et l'animation des espaces publics. L'atténuation des impacts routiers et ferroviaires, qui incluent le bruit, les poussières, les vibrations et la sécurité des

piétons, vient donc en troisième place. Cependant, compte tenu de l'importance de ce facteur de dérangement pour les riverains, une intervention sur le bruit semble prioritaire, mais elle doit s'intégrer dans une perspective plus large de développement.

Les utilisateurs de la piste cyclable perçoivent le niveau de bruit comme élevé mais ils en sont peu incommodés. Les préoccupations concernent plutôt le design de la piste et les embûches qu'ils rencontrent constamment.

La préférence comme mesure d'intervention sonore pour la population locale va de toute évidence à la gestion de la circulation, notamment à l'interdiction des camions à certaines heures et la limitation de la vitesse. L'accroissement des buttes et l'insonorisation des bâtisses suivent. Les murs antibruit ne sont préférés que par les propriétaires non occupants, qui n'habitent pas le secteur.

À la lumière de ces analyses, nous pouvons dire:

- que le bruit est un enjeu environnemental qui est perçu comme réel et pour lequel il convient d'intervenir;
- que la méthode traditionnelle d'intervention du MTQ (les écrans antibruit) ne reçoit pas l'appui de la population locale laquelle favorise plutôt la gestion de la circulation et l'insonorisation des bâtiments; notons que les appuis aux murs viennent des gens extérieurs à la zone, les propriétaires non occupants;
- que les interventions sur la question du bruit devraient être associées à une planification intégrée d'interventions.

7. L'ÉVALUATION DES POSSIBILITÉS D'INTERVENTION SUR L'ENVIRONNEMENT SONORE

L'évaluation des possibilités d'intervention⁶ sur l'environnement sonore dans la zone d'étude a été basée sur une étude préalable de pollution sonore afin d'établir les climats sonores actuel et projeté et d'évaluer le degré de perturbation attendu.

Cette analyse acoustique est détaillée dans le document d'accompagnement de SNC-Lavalin (Étude d'impact sur la qualité de l'air et le climat sonore, développement d'un prototype d'intervention adapté au milieu résidentiel de moyenne et haute densité, prolongement du boulevard urbain Ville-Marie) et se conforme à la méthodologie reconnue par le ministère des Transports et dont les éléments clefs sont traités dans leur politique sur le bruit routier.

Le mandat de cette étude visait également à élaborer un prototype d'intervention alternatif aux mesures d'atténuation traditionnelles de lutte au bruit routier en milieu à moyenne et haute densité de population. Ainsi, des mesures additionnelles telles le bruit à l'intérieur des logements, la qualité de l'air ambiant dans les logements, etc. ont été réalisées afin d'être en mesure d'évaluer les possibilités d'insonorisation des bâtiments.

Dans tous les cas, nous avons tenté de réaliser cette étude en nous inspirant ou en suivant rigoureusement des standards reconnus dans le domaine afin de nous assurer que le volet technique du projet est accepté par tous les intervenants du dossier.

⁶ Les sections 7.1 à 7.3 ont été rédigées par SNC-Lavalin.

7.1 Climat sonore actuel et projeté

Huit bâtiments ont été choisis dans la zone d'étude pour élaborer le plan d'intervention. Le choix des bâtiments (tableau 70) a été fait en collaboration avec l'Université de Montréal en fonction des critères suivants:

- habitations où les habitants ont, idéalement, participé aux entrevues à cause de leur sensibilisation au projet;
- respect de la stratification de la zone d'étude;
- habitations de haute et moyenne densité soumises à des niveaux sonores élevés;
- habitations à divers stades de rénovation ou ayant des caractéristiques particulières quant à leur degré d'insonorisation;
- habitations situées principalement le long de la rue Notre-Dame où le bruit routier de cette artère domine.

Tableau 70. Aperçu des niveaux sonores actuels et projetés à l'extérieur des résidences.

| Récepteur | Étage | Niveau sonore Leq(24h) en dBA | | |
|-------------------------|-------|-------------------------------|------------------------|-------------------------------|
| | | Actuel ⁽¹⁾ | Projeté ⁽²⁾ | Écart (impact) ⁽³⁾ |
| 2369, rue Jean-Langlois | 2 | 66 | 67 | 1 (faible) |
| 570, rue Dézéry | 3 | 65 | 68 | 3 (moyen) |
| 569, rue Aylwin | 3 | 63 | 67 | 4 (fort) |
| 575, rue Joliette | 3 | 66 | 71 | 5 (fort) |
| 553, rue Desjardins | 2 | 64 | 72 | 8 (fort) |
| 540, rue William-David | 3 | 65 | 69 | 4 (fort) |
| 550, rue William-David | 1 | 62 | 65 | 3 (moyen) |
| 545, rue Sicard | 1 | 63 | 64 | 1 (faible) |

(1) Selon des données de circulation pour la rue Notre-Dame en 1998.

(2) Selon des données de la circulation prévue lors de la mise en service du boulevard Ville-Marie.

(3) Selon la grille d'évaluation de l'impact sonore de la politique sur le bruit routier du MTQ.

On constate que le climat sonore actuel varie de 62 à 66 dBA⁷, ce qui correspond à un niveau de gêne variant de moyen à fort. L'écart entre les niveaux sonores actuels et projetés varie de 1 à 8 dBA, ce qui indique que, selon l'importance de l'impact à atténuer, l'on puisse faire appel à des mesures d'atténuation variées. Dans la plupart des cas, le niveau sonore excède 65 dBA; ainsi, des mesures d'atténuation sont nécessaires pour réduire les niveaux actuels et prévus à des valeurs acceptables. L'objectif de réduction visé dans la zone d'intervention où le critère Leq(24h) dépasse 65 dBA est d'au moins 7 dBA au rez-de-chaussée. Cette valeur a été établie afin de s'assurer que la population est en mesure de percevoir un changement significatif du climat sonore, justifiant ainsi les investissements qui seront consacrés aux mesures d'atténuation. Aucun objectif n'est établi pour les étages supérieurs.

7.2 Possibilités d'intervention contre le bruit routier

Les principales mesures d'atténuation qui sont envisagées pour réduire le bruit dans le secteur peuvent être regroupées en trois grandes catégories:

- la réduction à la source (ex.: modifier le type de revêtement de la chaussée ou la géométrie de l'infrastructure routière);
- la gestion de la circulation (synchronisation des feux de circulation, gestion du camionnage, etc.);
- les mesures de protection (écrans antibruit, isolation acoustique des bâtiments affectés, etc.).

Les mesures d'atténuation envisageables doivent être techniquement réalisables et justifiables. Leur faisabilité dépend principalement de considérations d'ingénierie. Avant de les mettre en place, il faut se poser des questions du type:

⁷ La Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) considère le niveau de gêne comme étant *fort* à 65 dBA et plus, *moyen* entre 60 et 65 dBA, *faible* de 55 à 60 dBA inclusivement et *acceptable* à 55 dBA et moins.

- Est-ce que la topographie permet la construction d'écrans antibruit?
- Veut-on une atténuation compte tenu des effets secondaires (ex.: sécurité, drainage, entretien) au niveau de la problématique de l'intégration urbaine et de la compatibilité avec le réseau routier?

Quant à la justification de l'intervention, elle doit tenir compte simultanément de divers facteurs dont:

- les bénéfices et les inconvénients directs et indirects;
- les coûts directs et indirects (coût total, variation des coûts en fonction des bénéfices attendus, coûts d'opération et/ou coûts d'entretien, durabilité, etc.);
- l'acceptabilité sociale des solutions préconisées (attentes du milieu, impacts visuels, etc.);
- les niveaux sonores actuels et projetés (niveaux absolus et variations des niveaux sonores);
- le potentiel de développement urbain en bordure du corridor routier;
- à moyen et à long terme, les impacts directs et indirects des mesures d'atténuation.

En ce qui concerne plus particulièrement la zone d'étude, les mesures suivantes sont possibles:

1. l'implantation d'écrans antibruit;
2. l'intervention sur les habitations (contrôle des fuites d'air, insonorisation des portes et des fenêtres, calfeutrage);
3. la limitation de vitesse et la synchronisation des feux de circulation;
4. la relocalisation de certains flux de circulation;
5. les caractéristiques de la chaussée et de son design.

On pourrait également modifier la zone tampon ainsi que les écrans végétaux et les buttes existants entre le boulevard et les habitations. Par contre, la zone tampon actuelle ne peut être agrandie. Quant aux buttes actuelles, elles sont peu efficaces du point de vue acoustique et il faudrait ajouter des quantités de terre considérables pour qu'elles le deviennent. De plus, une modification des buttes entraînerait probablement la mort des arbres dans la zone tampon, ce qui n'est pas souhaitable compte tenu de leur attrait visuel tel que manifesté par les résidents interrogés.

Sur le plan strictement sonore, il n'apparaît donc pas opportun d'enlever des arbres ni d'en ajouter puisque la présence d'écrans végétaux, même denses et malgré qu'ils contribuent à la dispersion des ondes sonores, constitue une mesure peu efficace pour l'atténuation du bruit routier. À titre d'exemple, le MTQ considère que pour être efficace, un écran de végétation doit avoir un minimum de 30 m de profondeur, une forte densité et être composée d'un mélange de conifères et de feuillus pour produire une réduction de 3 à 5 dBA.

La section suivante traite de chacune des méthodes d'atténuation envisageables dans la zone d'étude.

7.3 Avantages et désavantages techniques des différentes possibilités d'intervention

Implantation d'écrans antibruit

Cette méthode est la plus courante pour atténuer le bruit des corridors routiers. Les écrans antibruit modifient la trajectoire du son, ce qui a pour effet de créer une zone d'ombre derrière les écrans où la pression sonore est atténuée. En général, pour un récepteur au niveau du sol, un écran antibruit efficace peut réduire la pression sonore de 10 à 15 dBA. Toutefois, une réduction de 15 dBA est généralement très difficile à atteindre.

Les écrans peuvent être constitués d'un mur, d'une butte ou d'une combinaison des deux. Quoique d'apparence plus naturelle, la mise en place d'une butte requiert une emprise importante. En effet, sa largeur est intimement liée à la pente maximale que peut avoir la butte, soit 1:2,5. Quant aux écrans acoustiques, ils prennent moins d'espace car leur emprise est limitée à la largeur de la semelle.

Dans le cas des travaux d'aménagement de la rue Notre-Dame, les écrans antibruit pourraient être construits près de l'autoroute. Par exemple, pour un écran antibruit d'une hauteur de 6 mètres, localisé en bordure de l'infrastructure du boulevard, le tableau 71 donne un aperçu de la réduction du bruit qu'un tel écran pourrait apporter à des récepteurs situés à 1,5 m du sol.

Les récepteurs indiqués sont les maisons les plus rapprochées du boulevard Ville-Marie à l'intersection de différentes rues perpendiculaires le long de la zone d'étude. Les résultats ne sont présentés qu'à titre indicatif car ils n'ont fait l'objet d'aucune optimisation du design de l'écran.

Tableau 71. Aperçu de la réduction du bruit après installation d'un écran antibruit.⁽¹⁾

| Récepteur (1,5 m du sol) | Niveau de bruit projeté ⁽²⁾ (Leq(24h) en dBA) | | Réduction (dBA) | Distance de séparation ⁽³⁾ (m) |
|-----------------------------|---|------------|--------------------|---|
| | sans écran | avec écran | | |
| rue William-David | 65 | 55 | 10 | 36 |
| rue Sicard | 66 | 55 | 11 | 35 |
| rue Aylwin | 66 | 55 | 11 | 36 |
| rue Nicolet | 66 | 55 | 11 | 35 |
| rue Joliette | 65 | 55 | 10 | 44 |
| rue Dufresne | 69 | 58 | 11 | 42 |
| rue Dézéry | 66 | 55 | 11 | 34 |
| rue Bourbonnière | 65 | 60 | 5 | 15 |
| rue d'Orléans | 65 | 55 | 10 | 36 |
| rue Jeanne d'Arc | 69 | 59 | 10 | 23 |
| rue Desjardins | 67 | 57 | 10 | 27 |

(1) Écran sonore d'une hauteur de 6 mètres en bordure du boulevard Ville-Marie.

(2) Selon les données de circulation prévues lors de la mise en service du boulevard (hypothèse de travail préliminaire, sujet à validation).

(3) Distance séparant le récepteur de la partie du boulevard la plus rapprochée.

Dans la majorité des cas, la réduction du bruit serait de l'ordre de 10 dBA. Pour la rue Bourbonnière, la réduction attendue serait moindre (5 dBA) parce que ce récepteur est situé sur une rue donnant accès à la rue Notre-Dame; l'ouverture dans l'écran diminue significativement son efficacité.

Les avantages et les désavantages techniques liés à l'installation d'écrans antibruit sont les suivants:

Avantages

- réduction efficace du bruit au niveau du sol et dans une moindre mesure au premier étage;
- réduction du bruit tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des habitations;
- minimum d'espace requis pour l'implantation de l'écran;
- limité à l'emprise de la route et, en général, n'implique pas de tierce partie;
- effet micro-climatique parfois avantageux (ex.: réduction des poussières).

Désavantages

- L'efficacité diminue avec la hauteur. En pratique, l'efficacité est généralement négligeable à partir du 2^e étage d'un bâtiment.
- Lorsque des ouvertures dans l'écran sont requises, son efficacité diminue de façon significative (ex.: ouvertures aux intersections).
- La hauteur des écrans modifie radicalement le champ visuel et possiblement la luminosité.
- Effets micro-climatiques généralement désavantageux (ensoleillement, vent, enneigement).
- Effets de barrières physique et psychologique importants.
- Le coût des écrans est de l'ordre de 175 \$ par mètre carré pour les panneaux, plus 500 \$ par mètre linéaire pour les fondations et autres frais. Ces écrans requièrent également un entretien et généralement un investissement additionnel en aménagements paysagers.
- Problèmes potentiels de graffiti.

Intervention sur les habitations

La mise en place d'un écran antibruit en milieu urbain devient parfois difficile (contraintes spatiale et architecturale) ou encore inefficace (lors de la présence d'édifices à étages multiples). Dans de tels cas, l'insonorisation des bâtiments (généralement limité aux façades) devient une solution intéressante afin de limiter la propagation du bruit extérieur vers l'intérieur des habitations.

Cette technique consiste à améliorer la perte par transmission acoustique des façades des immeubles. Ces travaux sont généralement effectués seulement sur la façade la plus exposée au bruit. De plus, on vise principalement l'insonorisation des pièces de repos, d'étude ou de relaxation (chambre à coucher, salon, bureau, etc.).

Les fenêtres et les portes apparaissent souvent comme étant les points les plus faibles de l'insonorisation des bâtiments. Que ce soit pour les fenêtres ou les portes, le niveau d'insonorisation est grandement influencé par la qualité du vitrage ainsi que par le degré d'étanchéité du châssis. Si l'air peut passer par des trous ou des fissures, il en est de même pour le son. On peut voir au tableau 72 un ordre de grandeur de la réduction du bruit pour différents types de fenêtres. Plusieurs options s'offrent pour intervenir sur les portes et fenêtres. Par exemple, un vitrage épais (de 8 à 10 mm) donne une performance quasi égale à celle d'un vitrage double (espacé de 6 mm). Les fenêtres sur châssis doubles sont souvent les plus efficaces. L'ajout d'une fenêtre que l'on superpose au châssis original par l'intérieur ou par l'extérieur peut améliorer l'insonorisation de façon significative. Ainsi, cette approche permet d'éviter le remplacement complet du châssis originel et, par conséquent, la réalisation de travaux majeurs à l'intérieur même des murs du bâtiment. L'étude réalisée par SNC-Lavalin détaille la méthodologie proposée pour implanter ce prototype de solution alternative aux écrans antibruit.

Tableau 72. Fenestration des bâtiments, réduction sonore typique.⁽¹⁾

| Type d'enveloppe du bâtiment | Fenêtres | Réduction du bruit ⁽²⁾ |
|--|----------------|-----------------------------------|
| Tout type | ouvertes | 10 dB |
| Ossature de bois et recouvrement léger (ex. aluminium) | guillotine | 20 dB |
| | vitrage double | 25 dB |
| Maçonnerie (brique, pierre ou autre) | vitrage simple | 25 dB |
| | vitrage double | 35 dB |

(1) FHWA, juin 1995, «Highway traffic noise analysis and abatement policy and guidance».

(2) Différence entre le bruit extérieur et le bruit à l'intérieur de la pièce d'un bâtiment.

Avantages

- la réduction du bruit attendue (en dBA) peut être garantie s'il n'y a pas de fuite et ce, pour l'ensemble du bâtiment;
- l'amélioration de la qualité de l'air intérieur et du confort (avec système de ventilation mécanique);
- une économie d'énergie grâce à l'isolation thermique correspondante;
- une équité pour les occupants de tous les étages;
- une augmentation de la valeur de propriété;
- aucune altération du champ visuel.

Désavantages

- l'insonorisation des portes et fenêtres peut être coûteuse parce qu'un appareil de conditionnement d'air doit être installé pour éviter les problèmes de qualité de l'air intérieur causés par l'étanchéité des maisons;
- la réduction du niveau de bruit limitée à l'intérieur de l'édifice;
- les coûts élevés d'installation (3 000 \$ à 5 000 \$) par appartement;
- l'obligation de garder les fenêtres fermées pour conserver un climat sonore acceptable;
- de nombreuses demandes d'intervention sur des propriétés privées;
- des coûts d'entretien et d'opération (économie en hiver et frais additionnels de climatisation en été).

Limitation des vitesses et synchronisation des feux de circulation

Comme mesure d'atténuation active, la synchronisation des feux de circulation sur la rue Notre-Dame peut s'avérer intéressante car le niveau sonore généré par la circulation routière augmente de plus d'un dBA pour chaque accroissement de 10 km/h par rapport à la vitesse affichée de 70 km/h. Compte tenu que la vitesse effective sur cette route est plutôt de 100 km/h, le contrôle de la vitesse de croisière des véhicules permettra de réduire le climat sonore projeté de 2 à 3 dBA et, par le fait même, les coûts des autres mesures d'atténuation requises pour atteindre l'objectif visé.

Afin d'accroître l'efficacité de cette mesure d'atténuation et d'inciter les usagers à respecter la vitesse affichée, il faudra annoncer que les feux de circulation sont synchronisés à la vitesse de 70 km/h et, au besoin, ajouter des feux supplémentaires même s'ils ne sont pas requis et/ou situés aux voies d'accès.

Avantages

- la réduction du bruit à la source;
- moins de dBA à atténuer au point récepteur (intérieur et extérieur);
- l'élimination de pointes de bruit intermittent;
- un accroissement de fluidité de la circulation et une réduction de l'impact associé aux arrêts / démarrages (surtout pour les camions et motocyclettes).

Désavantages

- exige des moyens tant incitatifs que coercitifs pour s'assurer du respect et de l'efficacité de la mesure.

Relocalisation de certains flux de circulation

Compte tenu de la localisation des zones sensibles au bruit (population localisée en totalité au nord de l'emprise routière), une option intéressante pourrait consister à déplacer certains volumes de circulation (ex.: camionnage) sur des tracés plus éloignés.

Avantages

- moins de dBA à atténuer au point récepteur;
- l'éloignement des sources par rapport aux récepteurs.

Désavantages

- modification possible de la géométrie du tracé et impacts associés pour les usagers.

Caractéristiques de la chaussée

Le bruit d'un véhicule automobile provient principalement du moteur et du roulement des pneumatiques sur la chaussée. Le bruit du moteur domine à faible vitesse (< 50 km/h) alors que le bruit de contact entre les pneus et la chaussée domine à vitesse plus élevée. Pour les véhicules lourds, la vitesse où le bruit de roulement dépasse celui du moteur se situe aux alentours de 80 km/h.

On peut classer les revêtements selon deux grands types, soit à micro-texture ou à macro-porosité. Les chaussées traditionnelles de béton bitumineux sont un exemple de revêtement à micro-texture. Pour ce genre de surface, en ajoutant des granulats poreux, on peut obtenir une réduction du niveau de bruit de 2 à 4 dBA.

L'utilisation de bétons bitumineux plus poreux (macro-porosité) peut également entraîner une réduction des niveaux de bruit.

Avantages

- la réduction du niveau de bruit de l'ordre de 2 à 4 dBA;
- une réduction des coûts des autres mesures d'atténuation.

Désavantages

- pour le revêtement macro-poreux: des coûts d'entretien (environ 2 \$/m² par année) et de recyclage (environ 8 \$/m² par 8 ans) additionnels;
- une persistance supérieure de la glace dans les surfaces macro-poreuses et une accumulation plus facile des poussières;
- une moindre efficacité lorsqu'il y a beaucoup de camions;
- une perte de l'efficacité avec la dégradation des conditions de la surface (les pores se remplissent et la surface devient polie).

7.4 Avantages et désavantages sociaux des différentes possibilités d'intervention

En plus des avantages et désavantages techniques associés à chaque type d'intervention, il existe toute une gamme d'éléments sociaux qui doivent aussi guider au choix des meilleures options. Ces avantages et désavantages plus sociaux sont colligés au tableau 73.

Tableau 73. Solutions contre le bruit: considérations sociales.

| SOLUTIONS | AVANTAGES | DÉSAVANTAGES |
|--|---|---|
| Infrastructures routières en dépression <ul style="list-style-type: none"> • Corridor routier en tranchée • Corridor routier en tunnel | <ul style="list-style-type: none"> • Traversées à niveau possible (passerelles, viaducs, etc.) • Réduction de la propagation du bruit en périphérie • Réduction de la propagation des poussières en périphérie • Réunification possible des parcs Morgan et Champêtre | <ul style="list-style-type: none"> • Barrière physique (en l'absence de passerelles ou de viaducs adéquats en nombre suffisant) • Gestion des poussières et de la qualité de l'air potentiellement requise dans les sections en tunnel • Effet corridor (automobilistes) |
| Gestion de la circulation <ul style="list-style-type: none"> • Synchronisation des feux • Gestion du camionnage (réseau et horaire) • Limitation de la vitesse | <ul style="list-style-type: none"> • Réduction théorique du bruit routier • Réduction des vibrations sous certains scénarios (camions) | <ul style="list-style-type: none"> • Réduction aléatoire du niveau sonore effectif • Respect des mesures incitatives et coercitives requises • Redistribution du flux sur d'autres rues |
| Écrans antibruit | <ul style="list-style-type: none"> • Réduction de la propagation du bruit et des poussières au niveau du sol (parcs et étages inférieurs des immeubles) | <ul style="list-style-type: none"> • Réduction peu efficace de la propagation du bruit aux étages supérieurs • Effet physique et psychologique possible (sentiments d'isolement et d'insécurité) • Aménagement paysager requis • Fermeture du champ visuel |
| Buttes végétalisées | <ul style="list-style-type: none"> • Aspect visuel (bande verte) • Rétention d'une part significative des poussières (feuillage) • Potentiel de mise en valeur à des fins récréo-touristiques • Sentiment d'éloignement de la rue Notre-Dame • Sentiment d'être dans la nature | <ul style="list-style-type: none"> • Emprise au sol importante (disponibilité du terrain et coût d'acquisition) • Sentiment d'insécurité |
| Insonorisation des logements <ul style="list-style-type: none"> • Insonorisation de l'enveloppe du bâtiment • Ventilation et climatisation | <ul style="list-style-type: none"> • Réduction effective de la propagation du bruit en provenance de l'extérieur pour tous les étages • Aucune altération du champ visuel • Augmentation de la valeur de la qualité des immeubles et du bien-être conséquent des résidents (qualité de l'air, température estivale, isolation thermique) | <ul style="list-style-type: none"> • Maintien des fenêtres fermées • Sentiment d'emprisonnement • Mise en oeuvre complexe (nombre d'intervenants) • Mesures accessoires pour assurer l'acceptabilité de la mesure (gestion du prix des loyers, impact des travaux sur les occupants, etc.) • Augmentation possible de la valeur locative à moyen terme |

Ces listes ont été bâties à partir des résultats de la revue de littérature (André et Gagné, 1997); elles incluent aussi les commentaires recueillis lors des diverses enquêtes. Elles regroupent donc certains éléments de perception émis par les acteurs du milieu.

8. LA CONSULTATION DU PUBLIC ET SA PARTICIPATION À L'ÉLABORATION DE STRATÉGIES D'INTERVENTION

8.1 La démarche

Dans le but d'une part de valider les résultats de la caractérisation du secteur d'étude ainsi que les résultats des enquêtes auprès de différents acteurs du milieu qui en ont une connaissance plus approfondie, et d'autre part de connaître leurs suggestions pour améliorer la qualité de l'environnement (incluant l'environnement sonore), des ateliers ont été organisés.

Le déroulement des rencontres est présenté à l'annexe S. D'une durée de 3h et enregistrée, chaque réunion comportait deux parties principales. En première partie, suite aux présentations d'usage, nous procédions à un exposé synthèse de notre connaissance du milieu (annexe T) en regard des niveaux sonores intérieurs et extérieurs, de la nuisance due au bruit et des préoccupations de différents acteurs par rapport au secteur, puis nous validions les résultats auprès des participants; nous complétions ainsi notre connaissance du secteur. En deuxième partie, nous amenions les participants à nous aider à trouver des solutions au problème du bruit routier, en tenant compte de l'amélioration de la qualité de vie dans le secteur d'étude. Après avoir exposé les mesures existantes de lutte contre le bruit routier et avoir dressé un bilan des avantages et inconvénients associés à chacun, les participants ont été invités à proposer des mesures d'intervention pour différentes situations présentes dans le secteur d'étude: l'espace des parcs Morgan et Champêtre, les espaces résidentiels de 2 ou 3 étages, les espaces avec bâtisses de plusieurs étages, l'espace vert avec piste cyclable et le parc Bellerive. Les participants sont également invités à ajouter des mises en situation s'ils le jugent opportun.

Trois ateliers ont été organisés, chacun regroupant des participants aux préoccupations et à la connaissance du secteur différentes; la liste des participants apparaît à l'annexe U. Le premier atelier, tenu le 18 novembre 1998, regroupait des participants résidant dans le secteur: locataires et propriétaires occupants. Le second, tenu le 25 novembre 1998, était composé de représentants d'organismes environnementaux, sociaux, communautaires et économiques principalement du

quartier Hochelaga-Maisonneuve. Le troisième, tenu le 2 décembre 1998, regroupait des représentants d'organisations ou de services gouvernementaux, ainsi que du Centre de soins prolongés.

À la suite des ateliers, des comptes-rendus ont été rédigés et acheminés aux participants pour qu'ils en proposent des corrections, le cas échéant. La version corrigée de ces comptes-rendus apparaît à l'annexe U.

Les sections suivantes présentent les éléments marquants de ces ateliers.

8.2 La validation de l'information sur le milieu

Les ateliers nous ont confortés par rapport à notre connaissance du milieu. Les questions et commentaires colligés permettent de confirmer les tendances suivantes:

- Il existe un réseau très développé de groupes communautaires dans Hochelaga-Maisonneuve. Plusieurs se rencontrent dans différents forums et partagent les mêmes objectifs de développement et de mise en valeur du secteur.
- Il y a effectivement un problème de bruit dans le secteur d'étude dû à la circulation sur la rue Notre-Dame, problème plus important pour les personnes résidant aux abords de la rue Notre-Dame et de ses voies d'accès.
- Tous les participants constatent et déplorent la dégradation de l'économie dans le secteur. La revitalisation économique est une priorité.
- L'aspect visuel occupe une place importante dans les préoccupations des participants qui, selon le cas, parlent de fenêtre sur le fleuve, d'aménagement paysager, de piste cyclable surélevée pour permettre de voir le fleuve...

- En plus du bruit de la rue Notre-Dame, plusieurs mentionnent d'autres nuisances qui les perturbent tout autant: les vibrations, des poussières «noires» qui recouvrent les balcons, des problèmes de signalisation (détours dans des culs-de-sac effectués par des camions) ou de respects contractuels (claquage des portes de bennes des camions à neige) qui occasionnent des bruits supplémentaires.
- Bien que les enquêtes aient montré que certains espaces publics sont peu appréciés, les participants tiennent à les conserver. La faible appréciation de ces espaces est due surtout à leur inaccessibilité.
- Plusieurs ont demandé à avoir plus d'informations en ce qui concerne notamment les taux de vacance des logements, la mobilité intra et inter-quartiers des résidants, l'utilisation d'espaces comme les ruelles et les balcons.

8.3 Les éléments de stratégie de mise en valeur

Les participants ont été invités à proposer des modes d'interventions selon diverses mises en situation. Certains détails techniques et économiques ont été donnés afin que les répondants puissent comparer l'efficacité et les coûts de chacune des interventions. Cependant, puisque l'objectif des rencontres était de dresser un portrait d'ensemble des possibilités d'intervention et non de s'arrêter à un scénario bien précis, plusieurs détails relatifs à la mise en place des éléments de solution demeuraient difficiles à préciser (délais de réalisation, nuisances dues aux travaux de construction, arrangements avec l'occupant si une relocalisation est nécessaire durant les travaux, etc.). Nous résumons les principales tendances:

- La mise en tunnel de la rue Notre-Dame sur toute la longueur est favorisée par les participants des groupes communautaires, à moins que le trafic ne soit pas augmenté. Il faudrait évaluer les conséquences d'une telle intervention sur le transport des matières dangereuses ou explosives, déterminer les conséquences sur les voies d'accès, ainsi que les incidences sur la pollution de l'air à proximité des bouches de ventilation.

- La réunion des parcs Champêtre et Morgan fait l'unanimité. Cette fusion doit se faire par un passage au niveau actuel des parcs, ce qui implique l'encaissement de la rue Notre-Dame. Ce nouvel espace fait partie des projets défendus depuis longtemps par les groupes communautaires. La mise en valeur devrait inclure notamment la caserne Létourneux; le nouveau parc Champêtre pourrait servir de belvédère où se ferait l'interprétation du port et de la Montérégie.
- La gestion de la circulation est une priorité qui fait l'unanimité. Les participants demandent l'accroissement du nombre de feux de circulation et leur synchronisation de façon à limiter la vitesse. Plusieurs envisagent un détournement des camions par une route dans le port, ce qui contribuerait significativement à la réduction du bruit. Si c'était impossible, les camions pourraient être concentrés sur la voie la plus éloignée des résidences. On parle également de limiter la circulation de certains véhicules à certaines heures de la nuit.
- L'insonorisation des bâtisses ne reçoit un appui unanime que pour les édifices multiétagés; on parle également de l'insonorisation des balcons. Ce mode d'intervention est aussi valorisé dans le cas des édifices communautaires et de soins de santé. Pour les bâtisses de 2 et 3 étages, il constitue également une option mais après l'encaissement de la rue Notre-Dame ou une meilleure gestion de la circulation.
- La construction de murs antibruit n'est pas une option valorisée. Seuls les représentants d'organismes gouvernementaux (atelier 3) l'ont identifiée comme possible, mais seulement à certains endroits et étant toujours camouflés derrière un écran végétal. Ceux-ci s'interrogent également sur l'efficacité de cette mesure, étant donné qu'elle serait accompagnée de nombreuses trouées.
- Le parc Bellerive est petit et finalement peu connu de la majorité des participants. Tous s'entendent pour le conserver et le mettre en valeur. Quant aux interventions possibles, on pourrait résumer les discussions en affirmant qu'un encaissement de la rue Notre-Dame serait préférable, avec une passerelle ou un passage au niveau du parc.

- Les niveaux sonores seraient atténués sur la piste cyclable avec une meilleure gestion de la circulation sur Notre-Dame. La création de sons plus agréables qui camoufleraient les bruits de la circulation aux abords du boulevard et de ses accès reçoit l'appui général; on parle d'écrans végétaux (bruit dans les feuilles) et de fontaines.

8.4 L'élaboration des scénarios d'intervention

Afin de tenir compte de la diversité des interventions et du mode classique de lutte au bruit du MTQ, trois scénarios peuvent être énoncés.

Scénario 1: La construction d'écrans antibruit sur toute la longueur du boulevard.

C'est l'option privilégiée traditionnellement par le MTQ. Les ateliers ont démontré que cette option est inacceptable. Elle est rejetée par tous les participants aux ateliers et par les propriétaires occupants, locataires et groupes communautaires interviewés lors des enquêtes. Peut-être améliorerait-elle les niveaux sonores pour les résidences de 2 étages, mais elle aurait le désavantage de ne pas être efficace pour les bâtisses de plus de deux étages, en plus d'accroître l'isolement par rapport au fleuve et de dégrader l'aspect visuel. Les seuls appuis pour cette solution viennent de personnes n'habitant pas pour la plupart dans le secteur ou à proximité, soit des propriétaires non occupants et des participants des groupes gouvernementaux (atelier 3).

Scénario 2: La mise en tunnel du boulevard sur toute sa longueur.

Il s'agit du scénario privilégié par les participants des groupes communautaires (atelier 2). Cette option aurait l'avantage de faire disparaître le boulevard du champ visuel, mais en contrepartie, il y a les problèmes des voies d'accès et des sorties polluantes des bouches de ventilation.

Scénario 3: L'option d'un boulevard amélioré.

Ce scénario combine la diversité des commentaires énoncés lors des ateliers; il inclut:

- une gestion de la circulation (feux de circulation accrus et synchronisés);
- l'encaissement du boulevard aux abords des parcs Morgan et Champêtre de façon à ce que la traverse soit au même niveau que les parcs;
- une plantation accrue de végétaux le long de la piste cyclable et l'installation de fontaines à des endroits stratégiques;
- l'insonorisation (et tout ce qui en découle) de l'édifice multiétagé du secteur ainsi que du Centre de soins prolongés;
- et seulement en cas de problèmes bien localisés, la possibilité d'écrans camouflés derrière la végétation.

Ce scénario possède l'avantage de refléter le mieux possible les préoccupations des personnes qui résident dans le secteur et qui ont participé à l'une ou l'autre des consultations. Il est également solidaire des opinions recueillies auprès des propriétaires non occupants en ce qui concerne des interventions sur leurs propriétés.

Indépendamment du scénario retenu, certains aspects devront être pris en considération dans la planification du projet:

- Aucune intervention ne doit être apportée pour lutter contre le bruit de la rue Notre-Dame au détriment de l'aspect visuel.
- Toutes les interventions dans ce secteur devraient être intégrées dans une perspective de mise en valeur du fleuve, du port et des édifices de valeur historique ou patrimoniale.

- Il existe dans ce secteur plusieurs problèmes de bruit routier qui peuvent être contrôlés par une meilleure signalisation ou en faisant respecter des engagements contractuels.
- Les résidents du secteur situé aux abords de la rue Notre-Dame vivent avec des émissions polluantes associées à la circulation routière mais aussi aux activités portuaires. L'effet cumulatif de ces sources devrait être pris en compte.
- Le déplacement des trains dans les gares de triage génère des bruits stridents qui dérangent de nombreuses personnes. Des mesures devraient être prises pour réduire cette source d'impacts.
- La question des vibrations dues à la circulation des camions devra être étudiée.
- La piste cyclable devra être améliorée, notamment en ce qui concerne les chaînes de trottoirs et le parcours. Les buttes pourraient être élargies et des sentiers spécifiques conçus pour les piétons et les patineurs.

9. L'ÉVALUATION COMPARATIVE DES SCÉNARIOS D'INTERVENTION

Ce chapitre, une étape de la démarche, devrait a priori comparer les trois scénarios élaborés, soit le classique avec des écrans antibruit, le radical avec l'enfouissement complet de la route et le stratégique composé de l'application de divers éléments. Parce que d'une part deux des trois scénarios constituent des projets d'amélioration de la qualité de vie dans le secteur plutôt que des scénarios d'interventions face au bruit, et que d'autre part l'avant-projet du ministère concernant la rue Notre-Dame s'est développé et a constamment évolué au fil de notre étude (souvent en conformité avec les demandes des acteurs et les résultats de nos analyses), il est apparu qu'une telle comparaison relevait de l'étude d'impacts annoncée plutôt que de notre démarche. Ainsi, nous n'avons pas mené de comparaison détaillée des trois options. Cependant, une première comparaison entre les scénarios «écrans antibruit» et «isolation des bâtiments» a été effectuée par SNC-Lavalin. Les résultats sont disponibles dans le rapport intitulé: *Étude d'impacts sur la qualité de l'air et le climat sonore, développement d'un prototype d'intervention adapté au milieu résidentiel de moyenne et haute densité, prolongement du boulevard urbain Ville-Marie* (avril 1999).

Troisième partie

L'ANALYSE CRITIQUE DE LA DÉMARCHE

10. L'ANALYSE CRITIQUE DE LA DÉMARCHE

La démarche que nous avons développée a permis au public de participer activement à la recherche de solutions contre le bruit routier. Les résultats montrent que les intervenants ne souhaitent pas uniquement des interventions axées sur la réduction du bruit, mais plutôt des mesures qui portent sur un ensemble de composantes de leur environnement. Cette observation confirme l'importance d'une approche intégrée (par opposition à sectorielle, ex. le bruit) à la planification des projets de transport.

L'application d'une telle démarche comporte plusieurs avantages:

- une plus grande acceptation du projet par les intervenants qui ont le sentiment d'être consultés et d'exercer une influence sur la décision;
- une amélioration de l'image du maître d'ouvrage, le MTQ, auprès des intervenants qui réalisent que le promoteur porte attention à ce qu'ils vivent et subissent;
- une évolution possible des mentalités chez le promoteur durant la période de consultation puisque l'information circule davantage entre celui-ci et les intervenants;
- une plus grande satisfaction venant des élus locaux qui apprécient le fait que le promoteur consulte la population et lui permette de participer au projet;
- une meilleure couverture médiatique du projet et des intentions du promoteur.

Cependant, l'application de la démarche exige les attitudes suivantes:

- une ouverture face à la diversité des intervenants et des points de vue car tous les intervenants concernés doivent sentir qu'ils sont les bienvenus, et ce tout au long de la démarche;
- une grande transparence car l'information doit circuler librement entre le maître d'ouvrage et les intervenants;
- une approche participative puisque les intervenants doivent pouvoir informer le promoteur de leurs préoccupations, de leurs souhaits et des éléments de solutions qu'ils envisagent;
- une flexibilité politique car les revendications des intervenants peuvent aller à l'encontre des politiques sectorielles mises de l'avant par le gouvernement;
- une réceptivité à l'égard de la diversité des éléments de solutions possibles spécifiques à chaque projet.

Le prototype d'intervention élaboré comprend cinq phases, soit l'acquisition de connaissances, le bilan des enjeux, la consultation publique, le développement de scénarios et l'évaluation des scénarios (voir chapitre 3). À la lumière des résultats obtenus, voici notre constat pour chacune de ces phases.

L'acquisition de connaissances

La compréhension des dimensions historique, sociale et spatiale du milieu récepteur est incontournable. Elle permet un dialogue bidirectionnel avec les intervenants tout au long de la démarche. Se renseigner sur ces dimensions, c'est bâtir un fonds de connaissances qui témoigne d'un respect envers le milieu.

L'historique du milieu peut être interprété globalement à partir des journaux nationaux, ce qui est rendu facile grâce aux banques d'articles sur CD-ROM. Cependant, pour mieux connaître les

acteurs impliqués localement et les enjeux véhiculés, une revue de presse locale est nécessaire; elle a l'avantage de préciser les acteurs et les enjeux dans le temps. La tâche peut paraître ardue puisque bien souvent les journaux locaux ne sont pas informatisés; dans de pareils cas, une consultation de l'ensemble des publications (page par page) est nécessaire. La période de 25 ans retenue pour l'étude de cas n'est pas obligatoire dans tous les cas; elle peut varier selon le contexte. Lors du dépouillement des articles, nous recommandons de choisir des thèmes bien précis selon l'historique du milieu. S'il s'agit d'un nouveau projet, les thèmes peuvent être choisis en fonction des enjeux locaux. Par contre, si le projet est discuté depuis longtemps, comme c'est le cas pour celui de la rue Notre-Dame, il est préférable de choisir des thèmes qui se rattachent au projet. Enfin, nous croyons que cette étape est essentielle et qu'elle permet au promoteur d'avoir une meilleure perspective des enjeux tout au long de la démarche.

La connaissance du réseau social permet d'identifier les organismes et associations impliqués, de les rencontrer et de connaître la diversité des intérêts du milieu. Afin de ne pas omettre certains intervenants qui pourraient être préoccupés par le projet, la sélection des organismes-clés doit se faire en deux étapes. Grâce aux renseignements fournis par la revue de presse locale, un groupe témoin d'organismes est rencontré pour discuter des acteurs passablement intéressés au débat. Si la revue de presse n'a pu être faite, la réalisation d'un répertoire des acteurs s'avère essentielle pour la sélection du groupe d'acteurs à interroger. Cette liste nous permet d'identifier les organismes-clés qui feront l'objet d'une entrevue plus en profondeur. L'enregistrement des entrevues sur bandes magnétiques augmente les possibilités d'analyse. Ces rencontres nous ont permis de mieux comprendre la dynamique sociale du milieu ainsi que l'interdépendance des groupes qui y gravitent. Nous avons constaté que même si les groupes avaient des intérêts différents, il existait une grande convergence d'opinions quant au développement du milieu. Si des tensions sociales avaient existé au sein de la communauté en regard au projet, nous estimons que cette méthode aurait permis de les identifier et de les comprendre et, par conséquent, de mieux les prendre en compte dans la suite de la démarche.

L'analyse spatiale comprend la caractérisation des aspects physiques (climat sonore et qualité de l'air) et sociaux (cadre bâti, valeurs patrimoniales, paysage urbain, analyse socio-démographique,

et représentations, comportements et usages de l'espace par les intervenants). Cette étape nous a permis de comprendre l'hétérogénéité du secteur, d'identifier les zones les plus sensibles et de segmenter le territoire selon la morphologie urbaine. Pour une étude de ce genre, il est nécessaire de construire un échantillon qui soit représentatif de l'habitat résidentiel. En effet, l'analyse des résultats démontre que les réponses varient selon le mode d'occupation. De plus, l'échantillon doit être aléatoire et construit à partir d'une liste préétablie. Cette tâche est plutôt laborieuse puisqu'il faut classer chacune des adresses civiques du secteur selon les données du rôle d'évaluation foncier. Un réel problème de stratification survient quand il est question de la variabilité de l'ambiance sonore dans l'espace. Dans le cas de la rue Notre-Dame, nous avons opté pour une strate composée de résidences situées en tête d'îlots (strate #4). La fluctuation de la distance entre la rue Notre-Dame et la première rangée de résidences rend difficile l'interprétation des données puisque le niveau de bruit peut varier d'une résidence à l'autre. Nous proposons plutôt d'effectuer des mesures sonores à l'avance tout au long du parcours afin d'établir une strate définie par l'ambiance sonore (ex.: 60-65 dBA). Lors des entrevues, nous avons utilisé deux profils de questionnaires pour les locataires: l'un court pour un échantillon large et l'autre plus long pour un échantillon restreint. Cette double approche (l'une de type sondage téléphonique et l'autre de type entrevue approfondie à domicile) a contribué à mieux comprendre et cerner les préoccupations, ainsi qu'à préciser les interprétations. Les bons d'achats qui ont été distribués aux locataires à la fin des entrevues en guise de remerciement ont été fortement appréciés. En aucun moment, les personnes interrogées nous ont laissés penser qu'ils se sentaient soudoyés, ce qui aurait pu se produire si nous leur avions donné de l'argent comptant. Notons que ce petit dédommagement n'était pas annoncé lors de la prise de rendez-vous, mais seulement après l'entrevue. Pour ce qui est du parc linéaire, l'échantillon fut réparti dans le temps de façon à tenir compte de la variabilité du niveau d'exposition sonore; l'échantillonnage ne peut pas pour autant être qualifié de représentatif des différents types d'utilisateurs ou de la perception de la piste à différents moments de l'année.

Le bilan des enjeux

Suite à l'analyse des aspects historiques, sociaux et spatiaux, le bilan des enjeux permet de dresser un premier constat global de la situation avec anticipation de la venue d'un projet. Cet exercice de synthèse demeure essentiel pour mettre le projet en perspective et élaborer les documents qui doivent être présentés lors de la consultation publique.

La consultation publique

L'étape de la consultation s'est déroulée en trois séances (enregistrées sur bandes magnétiques): une première pour les résidants, une seconde pour les organismes socio-économiques et une dernière pour les organismes publics et parapublics. Un tel regroupement⁸ favorise la participation de chaque personne, toutes se situant à une même échelle de préoccupations. Le nombre idéal de participants à un groupe focus du type de celui que nous avons appliqué est de 10 à 12 personnes. La plupart des invités ont été approchés lors des étapes antérieures; ils étaient donc préoccupés par le projet et s'attendaient à participer à la recherche de solutions. Dès l'envoi des invitations, ils ont été informés des trois volets de la rencontre, soit la validation, l'information et la consultation. Les membres de chaque groupe doivent être choisis de façon à ce que la diversité des intérêts soient représentées (sociaux, économiques, environnementaux); notons également l'importance d'une bonne représentation des genres (hommes et femmes).

Le volet validation des données donne l'occasion de rendre compte de la synthèse de l'information recueillie sur le terrain et d'en confronter la conformité avec la vision des participants. La quasi-totalité des intervenants ont mentionné que nous avons bien compris le milieu, ce qui a sans doute contribué à améliorer le climat de discussion. Durant ce volet, nous avons également répondu à leurs questions et compléter notre connaissance du milieu en recueillant leurs commentaires.

⁸ Nous aurions pu réunir les organismes socio-économiques, publics et parapublics sans pour autant compromettre le débat. Nous ne l'avons pas fait parce que le nombre de participants aurait été trop grand.

Le volet information vise à renseigner les participants sur les avantages et désavantages des mesures de lutte contre le bruit routier. Les présentateurs doivent être le plus objectif possible car il est très facile d'influencer les participants; il ne faut donc pas chercher à polariser les stratégies d'intervention. Nous recommandons de se limiter aux solutions réalistes et réalisables pour ne pas manquer de temps. Enfin, les participants ont également pu donner leurs commentaires et poser leurs questions au cours du volet d'information.

Le volet consultation permet aux participants d'échanger sur les mesures proposées qu'ils jugent les plus appropriées pour chaque espace type identifié; ils peuvent également ajouter des mises en situation. Les intervenants ont pu débattre du sujet pour divers types d'espaces que l'on retrouve dans le secteur d'étude. Cette méthode semble intéressante puisqu'elle force les participants à réfléchir sur la problématique de la diversité spatiale. Certains participants, plus timides, ne prennent pas tout l'espace qui leur est réservé; le modérateur (président de l'assemblée) doit leur permettre de s'exprimer en plus de veiller à relever les consensus ou les divergences s'il y a lieu. Dans cette partie, l'intervention des experts (présentateurs) doit être tenue au minimum (répondre aux questions seulement). La principale problématique de ces ateliers est la gestion du temps; le modérateur doit sans cesse faire l'effort de synthétiser l'information pour en arriver à l'essentiel. À la suite des consultations, les comptes rendus doivent être rédigés rapidement et envoyés aux participants pour correction.

Développement de scénarios

Les étapes précédentes permettent enfin d'élaborer des scénarios d'intervention. Conformément à nos attentes, le bruit a été mis en perspective et abordé comme un élément intégré à un projet global d'aménagement. Cet aboutissement reflète bien la démarche historique des acteurs du milieu. Ainsi, les scénarios proposés ne sont plus des scénarios pour lutter contre le bruit de la circulation, mais plutôt des scénarios pour améliorer globalement la qualité de vie dans un secteur fort dégradé. Cette tendance pourrait en partie s'expliquer par le fait que planait au-

dessus des têtes des acteurs un projet de modification de la rue Notre-Dame, projet qui fut annoncé avant même la fin de notre étude.

Évaluation des scénarios

Les scénarios abordant des projets d'aménagement du secteur plutôt que de simples projets de lutte au bruit, il nous est apparu ardu de mener cette évaluation comparative. Non pas que ce soit impossible, mais plutôt que les trois scénarios élaborés devaient être pris en compte et évalués dans l'étude d'impacts annoncée. Cependant, compte tenu du refus massif par les acteurs de l'option traditionnelle d'écrans antibruit et d'une possibilité de contribuer à une meilleure isolation acoustique du bâti, les scénarios «écrans» et «isolation» ont été comparés en marge de ce rapport par SNC-Lavalin. Cette comparaison ne peut être considérée comme un aboutissement logique de notre démarche, mais les résultats s'avèrent utiles dans le cas où des interventions spécifiques au bruit seraient nécessaires.

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Ce projet de recherche visait à développer une approche d'intervention pour lutter contre le bruit de la circulation dans les espaces de moyenne et de haute densité. Il s'avérait nécessaire car la pratique courante des écrans antibruit, bien que satisfaisante pour les espaces de basse densité, est peu appropriée dans les secteurs où les bâtiments sont multiétagés.

La démarche élaborée repose sur deux principes:

1. Le bruit n'est qu'une composante de la qualité de l'environnement perçu et de la qualité de vie, et que, à cet égard, une intervention doit aborder la question du bruit de façon intégrée aux multiples dimensions de l'environnement physique et humain.
2. L'espace proposé pour l'intervention est un espace vécu par des individus et des groupes qui le fréquentent, qui le vivent, qui l'imaginent souvent depuis plusieurs années. Toute intervention doit donc prendre en compte les représentations sociales des acteurs du milieu et mettre l'intervention et les préoccupations dans leurs contextes historique, social et physique.

Pour satisfaire à ces principes, la démarche proposée se devait d'être participative, ouverte et transparente. Elle devait témoigner du respect de l'équipe de recherche vis-à-vis la communauté locale par une reconnaissance de l'évolution du milieu et de leurs préoccupations, mais aussi par une approche coordonnée des échanges d'information.

La démarche élaborée, que l'on pourrait appeler à des fins mnémotechniques ABCDE, se résume en cinq phases: Acquisitions de données sur le milieu physique et humain; Bilan de l'information et mise en perspective du projet dans ce contexte; Consultation du public qui permet de valider la connaissance du milieu, de donner de l'information sur les méthodes de lutte au bruit et d'élaborer des scénarios d'intervention; Développement des scénarios à la lumière des résultats obtenus aux étapes précédentes; et Évaluation des scénarios élaborés.

Cette démarche a été appliquée dans son ensemble avec succès au cas de la rue Notre-Dame, un projet originellement des plus controversés qui semble maintenant recevoir l'acceptation populaire. Seule l'étape Évaluation des scénarios n'a pas été effectuée car les scénarios émergeant de la démarche s'avéraient plutôt des scénarios d'aménagement de la route que des projets de lutte au bruit; cette comparaison sera menée dans le cadre de l'étude d'impact par la firme qui en aura la responsabilité.

Au terme de ce projet, force est de constater le succès rapporté par le projet auprès tant des citoyens et groupes locaux que des membres du comité technique de suivi. Nous sommes en mesure de constater:

1. que le bruit n'est assurément pas la principale préoccupation du milieu sur laquelle il faut investir;
2. que la démarche classique d'écrans antibruit n'est pas valorisée dans ce secteur;
3. que les citoyens et les groupes sont satisfaits d'avoir été réellement consultés et qu'ils voient déjà cette démarche comme un changement des pratiques du MTQ;
4. que cette participation a développé un sentiment réel d'influence sur la conception du projet;
5. que les résultats de la recherche ont progressivement contribué à modifier le projet d'agrandissement de la rue Notre-Dame;
6. et que les résultats ont suscité un intérêt certain auprès des membres du comité de suivi.

Les résultats de la démarche ne peuvent malheureusement pas être extrapolés à toutes les situations. Chaque milieu comporte ses propres caractéristiques sociales, historiques et urbanistiques; chacun constitue un espace vécu différent. La démarche élaborée constitue plutôt un protocole d'intervention qu'il convient d'appliquer dans chacun des cas.

À la lumière de notre expérience, les recommandations suivantes peuvent être formulées:

Sur la démarche, nous recommandons:

1. qu'elle devienne un protocole d'intervention inscrit dans la pratique du ministère de transports;
2. qu'un guide d'application de la démarche soit rédigé de façon à favoriser l'utilisation du protocole.

Sur l'étude de cas, nous recommandons:

3. que les trois scénarios soient considérés dans le cadre de l'évaluation des impacts sur l'environnement;
4. que soit approfondie, sous la forme d'un projet pilote, la question de l'isolation des bâtiments qui soulève beaucoup d'interrogation et de scepticisme de la part du public local;
5. que les contacts effectués auprès de la population soient coordonnés et harmonisés de la même façon que celle que nous avons procédé jusqu'à maintenant;
6. que toutes les options visant la réduction du bruit soient sérieusement considérées et qu'un estimé de leur contribution à la réduction de l'exposition sonore soit produit;
7. que les communautés locales soient régulièrement impliquées dans la poursuite du projet de façon à ce qu'ils maintiennent leur influence sur la définition même du projet et qu'ils identifient le projet comme une réalisation collective.

ANNEXE A

REVUE DE PRESSE NATIONALE SE RAPPORTANT À L'AUTOROUTE ET AU BOULEVARD VILLE-MARIE

| SOURCE / DATE D: Le Devoir P: La Presse M: Le Journal de Montréal | Déclarations et événements rapportés au sujet de l'autoroute Ville-Marie et du boulevard Ville-Marie |
|---|--|
| Historique du projet d'autoroute (source: <u>Audiences publiques populaires sur l'aménagement urbain du boulevard Ville-Marie: document de travail 29 octobre 1983, Collectif sur l'aménagement urbain d'Hochelaga-Maisonnette, août 1983).</u> | 1910 Des discussions sont entreprises à la Ville de Montréal au sujet d'un projet d'autoroute est-ouest près du fleuve. Ce projet est toutefois défait au Conseil. |
| | 1925 Un urbaniste de la Ville de Montréal soumet au Conseil un plan d'autoroute est-ouest longeant le fleuve. |
| | 1944 Le Bureau d'Urbanisme de Montréal propose officiellement un plan d'autoroute est-ouest longeant le fleuve. |
| | 1948 Le Service d'Urbanisme de Montréal publie une brochure qui présente le tracé et les caractéristiques de l'autoroute envisagée. |
| | 1952 Le Bureau d'Aménagement présente à la Ville de Montréal un plan d'autoroute à 4 voies de 17 km de long. |
| | 1960 Montréal reçoit la proposition d'en faire un tronçon de la Transcanadienne afin d'obtenir des subsides du gouvernement fédéral. |
| | 1964 Montréal, Québec et Ottawa s'entendent sur un tracé d'autoroute reliant l'échangeur Turcot au pont-tunnel Louis-Hyppolyte-Lafontaine. Le tracé prévu passe par Westmount-en-bas dans l'ouest et emprunte la rue Hochelaga dans l'est. |
| | 1966 Québec procède à la démolition de 850 logements dans l'ouest de la ville pour le passage de l'autoroute. |
| | 1967 250 familles de Westmount-en-bas intentent une action légale de 35 000 \$ contre Québec et certains entrepreneurs pour avoir été déplacés sans recevoir de compensation. |
| | 1970 En quête de lutte au chômage, le premier ministre Bourassa et le ministre des Travaux Publics, M. Pinard, annoncent la construction de l'autoroute est-ouest à Montréal. |
| D 23/11/70 | Le Comité des citoyens de Westmount-en-bas s'oppose à la construction de cette autoroute qui exigera la démolition de 3900 logements entre la rue St-Denis et le pont-tunnel L-H-L. |
| D 24/11/70 | Selon plusieurs urbanistes, de 2000 à 4000 logements pourraient être détruits dans l'est pour faire place à l'autoroute. Le quartier Hochelaga-Maisonnette (Hochelaga-Maisonnette) sera le plus sévèrement touché. |
| D 26/11/70 | Le Comité sur l'habitation et la rénovation urbaine, la Société des architectes de Montréal, le Conseil de développement social du Montréal métropolitain et le Conseil central des syndicats nationaux de Montréal préconisent la construction de logements et autres projets de rénovation (métro et usines d'épuration) plutôt que la démolition de logements (construction de l'autoroute) pour stimuler l'économie. |
| D 28/11/70 | |
| D 01/12/70 | |
| D 18/12/70 | |

| | |
|--------------------------|--|
| D 27/11/70 | Le ministre Pinard (Québec) soutient que les familles déplacées auront la priorité dans la distribution des nouveaux logements à loyer modique. |
| D 27/11/70 | Un journaliste rappelle que le droit de circuler plus rapidement en automobile ne devrait pas être plus important que celui d'avoir un logis. |
| D 28/11/70 | Les options du tracé entre Sanguinet et Viau seront étudiées par le ministère en fonction du nombre de logements à démolir (tracés Notre-Dame, Rouen ou Hochelaga). |
| D 08/12/70 D 12/12/70 | Le Comité d'action politique de Maisonneuve et le FRAP (Front d'action populaire des salariés de Montréal) reprochent au gouvernement d'avoir une attitude de mépris envers la population ouvrière puisque celle-ci n'a ni été consultée ou informée du projet. On lui reproche également de détruire la vie sociale du quartier ainsi que son environnement physique en y introduisant une nouvelle source de pollution et en y transformant l'utilisation du sol. De plus, on rappelle au gouvernement que ce projet n'est pas une solution au chômage et qu'il va à l'encontre de la priorité sociale actuelle, soit la pénurie de logements à loyer modique à Montréal. |
| D 09/12/70 | Création de l'association des locataires de Maisonneuve pour empêcher la construction de l'autoroute. Le groupe entend mobiliser la population ainsi que les différentes associations du quartier (parents, clergé, Parti Québécois, etc.). On reproche au gouvernement sensiblement les mêmes points que ceux du FRAP ou du comité d'action politique de Maisonneuve. |
| D 11/12/70 | Le premier contrat est octroyé pour la section ouest de l'autoroute (Turcot-Greene). |
| D 14/12/70 D 17/12/70 | M. Gérard Pelletier, secrétaire d'État au fédéral et député d'Hochelaga-Maisonneuve, s'oppose à l'autoroute en raison du tort qui sera causé au tissu social du quartier Hochelaga-Maisonneuve. |
| D 21/12/70 | Lucien Saulnier, président de la CUM, met en garde le gouvernement de la fragilité du tissu urbain entre De Lorimier et le pont-tunnel L-H-L. |
| D 22/12/70 | Inauguration de la première phase des travaux de l'autoroute par le ministre Pinard. Le ministre annonce que 4 contrats ont déjà été accordés pour cette première phase (Turcot-Sanguinet). |
| P 22/12/70 | Montréal reproche à Québec d'être tenu à l'écart dans le dossier de l'autoroute. |
| D 23/12/70 | Québec arrête son choix au sujet du tracé Papineau-Viau (Notre-Dame vers l'est, cour du CN vers le nord près de Moreau, Rouen vers l'est entre Davidson et Dickson et cour du CN jusqu'au pont-tunnel L-H-L. Québec prévoit démolir 1369 logements à partir de juillet 72. |
| D 24/12/70 | Québec ouvre un centre d'information et de coordination pour les personnes qui devront être déplacées dans l'est de la ville. |
| D 28/12/70 | Montréal veut participer aux prises de décisions sur l'autoroute. Le maire Drapeau considère qu'un minimum de déplacements est nécessaire pour permettre cette mesure «commandée par le progrès». |
| D 15/01/71 | Quinze associations se liguent contre le projet en formant un front commun: Conseil du travail de Montréal (FTQ), Conseil central de Montréal (CSN), Front d'action populaire des salariés de Montréal (FRAP), Association des locataires de Westmount-en-bas, Comités de citoyens de la Petite-Bourgogne, Comité sur l'habitation et la rénovation urbaine, Association des locataires et petits propriétaires d'Hochelaga-Maisonneuve, Syndicat des employés du PQ, Syndicat de la construction de Montréal, Syndicat des professionnels de Montréal, Société des architectes de Montréal, les étudiants en architecture de l'Université de Montréal, les députés du PQ de Montréal, la Régionale-Est du PQ... Le front compte publier un journal, des brochures et organiser des activités locales. Ce dernier stipule que ce n'est pas une solution au chômage (plutôt |

| | |
|------------|---|
| | construire des logements), que ce n'est pas un besoin pressant (plutôt aide au logements, métro et usines d'épuration), qu'il y aura destruction de milliers de bons logements (ce qui accentuera la crise du logement), qu'il y aura un accroissement de la pollution par le bruit et par l'oxyde de carbone et, enfin, qu'il y aura destruction du tissu social naturel du quartier. |
| D 22/01/71 | Montréal demande à Québec de suspendre les travaux de l'autoroute sur toute sa longueur. Le président du comité exécutif, M. Niding, veut que l'on procède à une réévaluation en profondeur du projet afin d'en évaluer toutes les répercussions sociales et urbaines. |
| D 25/01/71 | Montréal adoucit le ton et accepte le tracé vers le centre-ville à condition que le nombre de voies d'accès soit limité. Cependant, la ville exige que le tronçon est soit réévalué. |
| D 28/01/71 | Québec ne remet pas en question l'autoroute dans l'est mais se dit prêt à discuter du tracé et du calendrier des travaux avec Montréal. En ce qui concerne les travaux en cours dans l'ouest, il n'est pas question de les interrompre. |
| D 29/01/71 | Montréal semble satisfaite de la réponse de Québec puisqu'il y a place à la négociation (pour tracé est). |
| D 29/01/71 | Le Front commun contre l'autoroute veut une enquête publique sur le coût des travaux, sur les bénéfices hypothétiques ainsi que sur leurs conséquences sociales. Le regroupement compte chercher l'appui des marchands de l'est, des Caisses Pop, de la SSJB et du clergé. |
| D 01/02/71 | Bourassa refuse toute enquête publique mais se dit toujours prêt à discuter du tracé et du calendrier. |
| D 03/02/71 | Après une rencontre avec Montréal, Québec accepte de modifier le tracé entre Fullum et Dickson. |
| D 03/02/71 | La SSJB s'oppose au tracé dans le centre des quartiers (rue Rouen) mais se dit favorable à un tracé qui emprunterait ou longerait la zone portuaire. |
| D 05/02/71 | Québec et Montréal s'entendent sur un tracé qui longera Notre-Dame. On évitera ainsi le déplacement de 800 familles (des 2000 prévues) et la démolition de 50 édifices commerciaux (des 90 prévus). |
| D 20/02/71 | Le Front commun du district Maisonneuve invite Québec à s'expliquer lors d'une assemblée générale à propos de l'autoroute. |
| D 02/03/71 | Un fonctionnaire du ministère de la Voirie explique le point de vue de Québec lors de l'assemblée générale du Front commun. Cela n'empêche pas le Front de lancer son journal en guise d'opposition et de préparer des affiches, banderoles et brochures et d'étudier la possibilité de prendre des mesures judiciaires contre Québec pour ralentir les travaux. Le Front commun compte à ce jour 60 associations populaires. |
| D 26/03/71 | |
| D 01/04/71 | Le ministre de la Voirie fustige les adversaires de l'autoroute et rappelle que sa construction, en plus du prolongement du métro, revitalisera les secteurs du commerce, de l'industrie et du logement. |
| D 02/04/71 | Le Conseil de développement social du Montréal métropolitain (CDS) crée une commission d'audiences publiques qui siégera les 23 et 24 avril 1971. |
| D 06/04/71 | Après entente officielle avec Montréal, Québec annonce le tracé définitif de l'autoroute: Notre-Dame jusqu'à Viau, bifurcation vers le nord jusqu'à Rouen et Rouen vers l'est jusqu'au pont-tunnel L-H-L. L'emprise prévue est de 200 pieds au nord de Notre-Dame, ce qui nécessitera l'expropriation de 1800 logements, les édifices de la Régie des alcools et de la United Auto Parts. |

| | |
|------------|--|
| D 24/04/71 | Les audiences publiques organisées par la CDS montrent 2 conceptions divergentes quant à la démocratie et l'urbanisme. D'un côté, on plaide en faveur d'une planification urbaine axée sur le citoyen (atténuation des formes de pollution sonore, olfactive et visuelle) et de l'autre, en faveur de l'essor économique de la métropole. Sur 25 mémoires présentés, seule l'Association du camionnage du Québec prend la défense du projet d'autoroute. |
| D 10/05/71 | |
| D 22/05/71 | Le PQ tente de bloquer les crédits pour la construction de l'autoroute (80 millions). |
| D 26/05/71 | Le ministre de la Voirie assure que tout sera mis en œuvre pour réduire au minimum les inconvénients sociaux causés par la construction de l'autoroute et qu'un délai de 2 ans sera suffisant pour que Québec et Montréal puissent faire face à leurs obligations sociales envers les quelques 7,500 personnes qui devront être déplacées. |
| D 14/06/71 | Les membres des conseils généraux des associations libérales du Sud-Est de Montréal réclament la création d'une banque de logements pour les expropriés, que ces derniers reçoivent 250\$ + 50\$/pièce, et enfin qu'ils ne soient pas chassés de leur logis avant le mois de mai 1973. |
| D 13/07/71 | Québec crée une banque de logements pour les expropriés (liste de logements disponibles dans le même quartier et à loyers semblables) et fixe l'indemnité à 3 mois de loyer + 50\$/pièce. |
| D 17/09/71 | La Fédération des ingénieurs et cadres affiliée à la CSN demande l'abandon du projet entre les rues De Lorimier et le pont-tunnel L-H-L afin que la démolition des 2000 logements soit évitée et que les sommes engagées dans ce projet soient plutôt investies dans une réelle lutte au chômage. Selon la Fédération, l'abolition du péage sur le pont Champlain permettrait de déverser sur la route 3 (rive sud) une grande partie de la circulation de transit vers l'est. |
| D 21/09/71 | Le ministre Pinard étudie la suggestion des ingénieurs syndiqués. |
| D 09/10/71 | La banque de logements pour les expropriés contient à ce jour un choix de 1300 logis et des renseignements sur les loyers, le nombre de pièces et l'environnement immédiat des logements. |
| D 25/11/71 | Après étude des mémoires, la commission d'audiences populaires recommande l'arrêt immédiat et définitif du projet. Le rapport souligne que ce dernier n'est pas une priorité (comparativement à la lutte au chômage, au logement, au transport en commun et à l'assainissement de l'environnement) et qu'il contribuera à augmenter la pollution en plein cœur de Montréal. Enfin, la commission recommande également que la population concernée soit consultée et pleinement dédommée. |
| D 18/12/71 | Le ministre est formel, l'autoroute sera achevée et le gouvernement compte toujours s'acquitter de ses obligations envers les familles et établissements déplacés. |
| 09/08/72 | Début des travaux de démolition dans l'est pour faire place à l'autoroute (source: Nouvelles de l'Est). |
| D 03/11/72 | Ouverture du 1 ^{er} tronçon de l'autoroute dans l'ouest, soit de l'échangeur Turcot à la rue Guy |
| P 23/11/72 | Un rapport du Comité de développement social du Montréal métropolitain (CDS) sur l'analyse préliminaire des conditions de relogement des expropriés montre que les nouveaux logis sont, en général, plus chers et de moins bonne qualité que les anciens. |
| P 01/02/74 | Les travaux n'avancent pas entre Sanguinet et Viau: Québec répond qu'il ne faut pas nuire à la circulation lors des Jeux olympiques et qu'un problème de raccordement au pont Jacques-Cartier retarde le tout. |
| P 04/04/74 | L'Association du camionnage du Québec demande que l'autoroute soit complétée le plus tôt possible car la congestion routière nuit à l'économie de la métropole et devient même une source de pollution. |

| | | |
|---|----------|--|
| D | 10/05/74 | La chambre de commerce de Montréal s'impatiente à la vue de la lenteur des travaux sur les chantiers de l'autoroute et prie Québec de poursuivre les travaux afin de désengorger le boul. Métropolitain. |
| D | 22/05/74 | Le tronçon Guy-Sanguinet est ouvert à la circulation. |
| P | 20/08/74 | Le taux d'achalandage du tronçon Guy-Sanguinet demeure très faible. On reproche à Québec d'en être responsable puisque l'autoroute finit en cul-de-sac en plein milieu de la ville. |
| D | 23/10/74 | Le RCM promet de stopper le prolongement de l'autoroute s'il est porté au pouvoir afin de redonner une place aux espaces verts et domiciliaires. |
| D | 11/09/75 | Québec prévoit démolir l'ancienne prison des Patriotes pour faire place à l'autoroute en promettant de reconstituer le site par la suite. |
| D | 29/09/75 | Le groupe Sauvons Montréal demande à Québec de prendre les mesures nécessaires pour conserver l'édifice de l'ancienne prison des Patriotes. |
| D | 17/02/76 | Québec modifie le tracé de l'autoroute afin de préserver la prison des Patriotes ainsi que la maison du Gouverneur. |
| D | 25/03/76 | Québec retarde les travaux de l'autoroute d'un an en raison d'un manque de fond. |
| D | 10/12/76 | Le nouveau ministre des Transports, M. Lessard, arrête les travaux de l'autoroute pour étudier le dossier et laisser le temps au Comité de transport de la région de Montréal (CTRM) de remettre son rapport. La ligne de pensée du nouveau gouvernement tend plutôt à favoriser le transport en commun. |
| D | 21/03/77 | Québec écarte complètement l'idée du prolongement de l'autoroute jusqu'au pont-tunnel L-H-L. |
| D | 01/08/77 | Québec songe à prolonger l'autoroute jusqu'au pont Jacques-Cartier soit en tranchée ou en surface par un réaménagement de la rue Notre-Dame. Au sujet des espaces expropriés à l'est de Fullum, Québec pense à en faire une banque de terrains voués aux projets d'habitation. |
| P | 14/09/77 | Le Comité de transport de la région de Montréal (CTRM) recommande de prolonger l'autoroute jusqu'à la rue Papineau et d'aménager vers l'est un boulevard de type urbain en remplacement de la rue Notre-Dame. Le CTRM suggère également d'y aménager des espaces verts, des jardins communautaires et une piste cyclable. |
| D | 22/09/77 | Québec approuve l'idée du boulevard urbain à 6 voies avec terre plein au centre proposée par le CTRM et songe à reprendre les travaux de construction dans la prochaine année. Le reste de l'emprise (terrains expropriés en trop) sera aménagé soit en parc avec piste cyclable ou en unités de logements à prix modique. |
| D | 24/09/77 | Les députés provinciaux de Ste-Marie et de Maisonneuve réclament la construction d'habitations à loyer modique sur la bande de terrain longeant le futur boulevard Ville-Marie plutôt que la mise en place de potagers communautaires tel que suggéré par le CTRM. |
| P | 11/05/78 | Québec entreprend la démolition des 16 derniers bâtiments expropriés afin de parachever les travaux de construction de l'autoroute et du boulevard urbain. |
| D | 12/01/79 | La ville de Montréal favorise la poursuite de l'autoroute en tranchée jusqu'à la rue St-Hubert afin de ne pas couper les rues St-Denis et St-Hubert de la rue St-Antoine. |

- D 29/01/79** Le député de Ste-Marie, M. Bisailon, soutient que les résidants des nouveaux logements en bordure du futur boulevard urbain ne seraient pas incommodés par le bruit puisqu'une étude révèle qu'il est possible d'insonoriser les habitations pour seulement 5 à 10 % du coût initial. Il rappelle que le ministère d'État à l'aménagement a offert d'assumer ces coûts. De plus, il ajoute que les camions pourraient emprunter la voie à l'intérieur du port ou la 20 sur la rive sud. Enfin, il croit que l'ajout de logements sur cet espace permettrait aux commerçants de la rue Ste-Catherine de reprendre espoir et aux équipements et services publics d'être davantage utilisés.
- P 01/02/79** Le ministère des Transports annonce qu'il favorise la construction d'habitations à logements multiples en bordure du futur boulevard Ville-Marie. L'ex-député de Ste-Marie, M. Malépart, conteste cette option en raison du bruit et de la pollution qu'il y aura aux abords du boulevard. Selon lui, il serait plus avantageux d'y aménager des entrepôts et de petits ateliers afin que ces derniers puissent agir comme barrière antibruit tout en donnant de l'emploi aux gens du quartier.
- P 12/04/79** L'architecte, Robert Lablache, responsable de l'aménagement de la COOP d'habitation Dézéry aux abords du futur boulevard Ville-Marie craint que ce projet routier ne soit qu'en fait une autoroute «déguisée». Dans son design, il devra par conséquent tourner le dos des unités d'habitation au boulevard et utiliser des techniques d'insonorisation pour les murs.
- M 24/05/79** Montréal propose d'aménager la piste cyclable le long du futur boulevard.
- D 06/11/79** Le ministre des Transports, M. Belleval, se dit prêt à céder immédiatement une partie des terrains expropriés à des fins d'habitation et à débiter le projet du boulevard Ville-Marie. Québec et Montréal achèvent leurs pourparlers à ce sujet.
- P 14/03/80** Québec annonce que le prolongement de l'autoroute Ville-Marie et la transformation de la rue Notre-Dame reprendront dès l'automne. Des espaces verts, talus antibruit, habitations à loyer modique ainsi qu'une piste cyclable longeront le nouveau boulevard.
- D 19/03/80** Selon les plans du ministère, le futur boulevard devrait se transformer en autoroute en partie surélevée entre Viau et le pont-tunnel L-H-L.
- P 14/07/81** En guise de remplacement au parc Viger, l'autoroute Ville-Marie sera recouverte d'une agora, d'un parc de verdure et d'un complexe de jeux sculpturaux entre les rues St-Denis et St-André.
- P 04/09/82** Québec arrête les travaux de prolongement de l'autoroute Ville-Marie indéfiniment afin d'étudier de nouveau le dossier de l'accès au pont Jacques-Cartier et du contournement de la prison des Patriotes.
- P 09/12/82** Selon le MTQ, l'aménagement du nouveau parc Viger débutera dès le printemps.
- P 08/03/83** Le ministre des Transports, M. Clair, réaffirme aux citoyens d'Hochelaga-Maisonneuve qu'il n'y aura pas d'autoroute dans le quartier mais tout simplement un réaménagement de la rue Notre-Dame et que les espaces en trop serviront à aménager des habitations, des espaces verts et une piste cyclable.
- D 15/06/83** Un collectif est formé dans Hochelaga-Maisonneuve afin d'organiser une commission publique sur l'aménagement de la rue Notre-Dame. Les résidants d'Hochelaga-Maisonneuve ne veulent pas une fois de plus se faire imposer un projet routier sans être consultés.
- P 20/08/83** Québec et Montréal s'entendent pour reprendre les travaux de prolongement de l'autoroute Ville-Marie jusqu'à la rue Papineau en décembre 1983 et de réaménagement de Notre-Dame, entre Papineau et Du Havre, en 1984. Le tronçon Du Havre-Vimont ne sera pas réaménagé avant 88 ou 89.

- P 20/08/83 La députée de Maisonneuve, Mme Harel, soutient que des compromis ont été conclus au sujet du futur boulevard Ville-Marie afin de préserver la qualité de vie des résidants. Elle mentionne l'ajout des talus antibruit, d'une piste cyclable et la fermeture de la plupart des rues transversales en tourne-bridés.
- P 21/09/83 Mme Harel reçoit l'assurance du ministre de l'Habitation et de la Protection du consommateur que le gouvernement tiendrait compte des recommandations émises par la commission publique sur l'aménagement du boulevard Ville-Marie après les audiences publiques populaires du 29 oct. 83.
- P 11/11/83 Les citoyens ayant participé aux audiences publiques populaires dans Hochelaga-Maisonneuve se prononcent contre le projet de boulevard urbain. Les 200 personnes et 33 organismes représentés croient dans l'ensemble que ce projet demeure une autoroute «déguisée». De plus, il ne veulent pas de tours d'habitation mais plutôt des duplex ou triplex qui se marient mieux à l'architecture du quartier.
- D 08/12/83 La Commission de consultation populaire dépose son mémoire et affirme que la qualité du logement le long du tracé demeure la principale inquiétude des citoyens. Le rapport remet fortement en question les talus antibruit quant à leur aspect visuel et leur capacité d'absorption sonore. La Commission recommande que la priorité soit accordée à la qualité des logements et non à la quantité prévue. Elle demande également au ministère de réaliser une étude complète sur le niveau de bruit provenant de la rue Notre-Dame et sur l'efficacité réelle des talus avant d'en autoriser l'aménagement. Les autres recommandations portent sur l'accessibilité au logement, le cadre architectural et le danger de l'accès de certaines rues au futur boulevard urbain. Enfin, la Commission suggère la construction de mini-parcs intégrés aux habitations, avec pistes cyclables.
- D 17/02/84 Les audiences publiques de la commission ont montré à quel point certaines familles d'Hochelaga-Maisonneuve subissaient des conditions sévères de logement et de camionnage près de Notre-Dame. Plusieurs de ces citoyens réclament avant tout un zonage du transport ainsi que des habitations décentes à loyer modique.
- D 05/04/84 Le Collectif sur l'aménagement urbain d'Hochelaga-Maisonneuve annonce qu'il a réussi à obtenir de l'ex-ministre des Transports, M. Clair, l'assurance d'un moratoire sur la construction des voies de service du boulevard Ville-Marie jusqu'à ce que soit connu le plan d'expansion du port de Montréal. Dans le cas où ces voies de service s'avéreraient inutiles, le Collectif souhaite que cet espace soit ajouté au talus antibruit dont l'aménagement doit débiter dès l'été 1984. Le Collectif a aussi réussi à convaincre le ministère de fermer l'accès des rues Joliette et Létourneux à la rue Notre-Dame et tente d'en faire autant pour les rues Davidson, Bennett et Bourbonnière.
- P 09/05/84 Québec et Montréal inaugurent la poursuite des travaux de l'autoroute Ville-Marie et du boulevard urbain qui suivra l'axe de la rue Notre-Dame vers l'est. Selon Québec, les tronçons St-André-Papineau (en tranchée) et Papineau-Du Havre (en surface) seront mis en service vers la fin de 1985 et l'aménagement paysager en bordure du futur boulevard en 1984. Quant à la section du boulevard urbain située entre Fullum et Vimont, elle ne sera pas mise en opération avant 5 ou 6 ans, le temps de réaliser une étude d'impact sonore et d'évaluer si des écrans acoustiques sont nécessaires.
- P 09/06/84 Selon les architectes de l'Université de Montréal, le boulevard Ville-Marie demeure une autoroute «déguisée». En effet, l'aménagement de talus antibruit démontre que les citoyens ne bénéficieront pas d'un véritable boulevard urbain et qu'ils seront coupés du fleuve.
- D 06/09/84 Les résidants de la rue Bennett s'opposent à ce que leur rue, essentiellement résidentielle, serve de voie d'accès au futur boulevard. Ces derniers craignent que la sécurité des enfants soit menacée par la circulation et que la qualité de vie soit contrainte par le bruit et la poussière.

| | |
|------------|---|
| P 07/06/86 | Ouverture prochaine des tronçons St-André-Papineau et Papineau-Du Havre. |
| P 11/10/86 | À propos du boulevard Ville-Marie, on accuse Québec de vouloir parachever la construction d'une véritable autoroute à 6 voies et conçue pour une circulation de plus de 100 km/h sans avoir recours au processus d'études d'impact sur l'environnement et sans que des audiences publiques ne soient tenues à cet égard. Le ministère répond que la reconstruction d'une voie sur une emprise déjà existante est exclue des procédures d'études d'impact sur l'environnement. Pourtant des experts en droit de l'environnement affirme que le ministère ne fait pas que reconstruire puisqu'il a dû faire l'acquisition de nouvelles parcelles de terrain. |
| P 15/10/86 | Québec dément formellement avoir l'intention de prolonger l'autoroute Ville-Marie vers l'est et assure qu'il n'envisage aucunement de se soustraire aux études d'impacts d'usage au moment opportun. Le ministre rappelle l'entente signée avec Montréal en 1984 où il était prévu d'aménager la rue Notre-Dame en boulevard urbain avec feux de circulation entre Papineau et Viau. Le ministre ajoute qu'entre Viau et le pont-tunnel L-H-L, l'entente envisageait la construction d'une autoroute, mais qu'en ce moment rien n'est sur la planche à dessin. |
| P 24/04/87 | Montréal songe à construire des édifices au-dessus de l'autoroute Ville-Marie entre le Palais des congrès et la rue St-Denis. |
| P 29/07/87 | Des résidants du quartier Hochelaga-Maisonneuve se plaignent du bruit provenant de la rue Notre-Dame. Les citoyens interrogés au parc Morgan et dans les rues avoisinantes n'ont généralement pas noté de différence significative dans leur environnement sonore depuis l'aménagement des talus antibruit. L'Office municipal d'habitation souligne que les nouveaux logements sociaux construits au nord de la zone tampon n'ont malheureusement pas bénéficié de techniques d'insonorisation spéciales en vue d'atténuer la pollution sonore qui sera générée par le futur boulevard Ville-Marie. Déjà le MTQ observe en plusieurs points un environnement sonore supérieur à 55 décibels le long de Notre-Dame, entre Fullum et Vimont. |
| D 25/04/88 | Un groupe de conseillers de l'est de Montréal ainsi que les maires de Montréal-Nord, St-Léonard, Anjou et Montréal-Est réclament un meilleur réseau de transport dans l'est de la ville afin d'y relancer l'économie. |
| P 11/08/88 | Québec prévoit avoir terminé le prolongement du boulevard Ville-Marie jusqu'au pont-tunnel L-H-L en 1993. Le ministre soutient que ces travaux se feront en harmonie avec les autorités de Montréal et les citoyens concernés. |
| M 04/05/89 | Selon le MTQ, le futur tracé du boulevard Ville-Marie à l'est de Vimont empruntera la rue Dickson vers le nord pour ensuite bifurquer vers l'est et longer la voie ferrée du CN jusqu'au tunnel L-H-L. |
| P 09/02/89 | Le Collectif en aménagement urbain d'Hochelaga-Maisonneuve souhaite que les avenues du vieux port dans l'est servent de voies de service pour le prolongement de l'autoroute Ville-Marie. Tout en reconnaissant qu'un lien est-ouest est indispensable, le Collectif rappelle que l'actuelle rue Notre-Dame ne répond plus aux critères de sécurité et de qualité de vie, notamment au chapitre du bruit et des espaces verts. |
| P 25/10/90 | Les résidants d'Hochelaga-Maisonneuve ne veulent toujours pas d'une autoroute sur Notre-Dame à moins qu'elle ne soit construite sous terre de façon à ne pas perturber la vie du quartier. Puisque les restrictions budgétaires des gouvernements écartent d'emblée cette solution, Québec songe toujours au boulevard urbain, avec feux de circulation et passerelles entre les parc Morgan et Champêtre. |
| P 11/06/91 | Québec s'apprête à réaménager la bretelle d'accès au pont-tunnel L-H-L de façon à pouvoir y accéder à partir de la rue Des Futailles (à l'intersection de Notre-Dame). |

| | | |
|----------|-----------------|--|
| D | 18/09/92 | La Chambre de commerce du Montréal métropolitain demande à Québec de terminer le plus tôt possible le prolongement de l'autoroute Ville-Marie vers le pont-tunnel L-H-L. |
| P | 24/11/92 | Les représentants municipaux de l'est de l'île de Montréal demandent au sous-ministre des Transports de terminer le prolongement de l'autoroute Ville-Marie vers l'est. |
| D | 05/06/93 | Le prolongement de l'autoroute Ville-Marie demeure toujours une priorité à la ville de Montréal. |
| D | 08/06/94 | Le PQ promet de prolonger l'autoroute Ville-Marie s'il est élu aux prochaines élections provinciales. |
| P | 05/11/94 | Le Rassemblement des citoyens de Montréal (RCM) promet d'accélérer le prolongement de l'autoroute Ville-Marie s'il est élu aux prochaines élections municipales. |
| D | 31/03/95 | Québec soutient que le projet de prolongement de l'autoroute Ville-Marie fera prochainement l'objet d'analyses. |
| P | 15/07/95 | Le dossier du prolongement de l'autoroute Ville-Marie semble être relégué aux oubliettes. |
| D | 26/02/97 | Dans le cadre du projet de prolongement de l'A-25 en boulevard urbain vers le nord, un urbaniste dénonce les inégalités en infrastructures routières qui existent entre l'est et l'ouest de l'île de Montréal. Il rappelle qu'avec le boulevard Ville-Marie, l'est de l'île a subi tous les inconvénients d'une autoroute sans en avoir les avantages. |
| P | 27/02/98 | Un conseiller de la Ville de Montréal croit que le nouvel accès à l'A-25 dans l'est (détournement de la rue Curatteau) aura pour effet d'augmenter le niveau de la circulation sur Notre-Dame et qu'ensuite le ministère ne se serve de ce prétexte pour parachuter les travaux de construction de l'autoroute Ville-Marie dans Longue-Pointe sans procéder à des audiences publiques. |

ANNEXE A

REVUE DE PRESSE NATIONALE SE RAPPORTANT À L'AUTOROUTE ET AU BOULEVARD VILLE-MARIE

| SOURCE / DATE D: Le Devoir P: La Presse M: Le Journal de Montréal | Déclarations et événements rapportés au sujet de l'autoroute Ville-Marie et du boulevard Ville-Marie |
|--|--|
| Historique du projet d'autoroute (source: <u>Audiences publiques populaires sur l'aménagement urbain du boulevard Ville- Marie: document de travail 29 octobre 1983,</u> Collectif sur l'aménagement urbain d'Hochelaga- Maisonneuve, août 1983). | 1910 Des discussions sont entreprises à la Ville de Montréal au sujet d'un projet d'autoroute est-ouest près du fleuve. Ce projet est toutefois défilé au Conseil. |
| | 1925 Un urbaniste de la Ville de Montréal soumet au Conseil un plan d'autoroute est-ouest longeant le fleuve. |
| | 1944 Le Bureau d'Urbanisme de Montréal propose officiellement un plan d'autoroute est-ouest longeant le fleuve. |
| | 1948 Le Service d'Urbanisme de Montréal publie une brochure qui présente le tracé et les caractéristiques de l'autoroute envisagée. |
| | 1952 Le Bureau d'Aménagement présente à la Ville de Montréal un plan d'autoroute à 4 voies de 17 km de long. |
| | 1960 Montréal reçoit la proposition d'en faire un tronçon de la Transcanadienne afin d'obtenir des subsides du gouvernement fédéral. |
| | 1964 Montréal, Québec et Ottawa s'entendent sur un tracé d'autoroute reliant l'échangeur Turcot au pont-tunnel Louis-Hyppolyte-Lafontaine. Le tracé prévu passe par Westmount-en-bas dans l'ouest et emprunte la rue Hochelaga dans l'est. |
| | 1966 Québec procède à la démolition de 850 logements dans l'ouest de la ville pour le passage de l'autoroute. |
| | 1967 250 familles de Westmount-en-bas intentent une action légale de 35 000 \$ contre Québec et certains entrepreneurs pour avoir été déplacés sans recevoir de compensation. |
| | 1970 En quête de lutte au chômage, le premier ministre Bourassa et le ministre des Travaux Publics, M. Pinard, annoncent la construction de l'autoroute est-ouest à Montréal. |
| D 23/11/70 | Le Comité des citoyens de Westmount-en-bas s'oppose à la construction de cette autoroute qui exigera la démolition de 3900 logements entre la rue St-Denis et le pont-tunnel L-H-L. |
| D 24/11/70 | Selon plusieurs urbanistes, de 2000 à 4000 logements pourraient être détruits dans l'est pour faire place à l'autoroute. Le quartier Hochelaga-Maisonneuve (Hochelaga-Maisonneuve) sera le plus sévèrement touché. |
| D 26/11/70 | Le Comité sur l'habitation et la rénovation urbaine, la Société des architectes de Montréal, le Conseil de développement social du Montréal métropolitain et le Conseil central des syndicats nationaux de Montréal préconisent la construction de logements et autres projets de rénovation (métro et usines d'épuration) plutôt que la démolition de logements (construction de l'autoroute) pour stimuler l'économie. |
| D 28/11/70 | |
| D 01/12/70 | |
| D 18/12/70 | |

| | |
|--------------------------|--|
| D 27/11/70 | Le ministre Pinard (Québec) soutient que les familles déplacées auront la priorité dans la distribution des nouveaux logements à loyer modique. |
| D 27/11/70 | Un journaliste rappelle que le droit de circuler plus rapidement en automobile ne devrait pas être plus important que celui d'avoir un logis. |
| D 28/11/70 | Les options du tracé entre Sanguinet et Viau seront étudiées par le ministère en fonction du nombre de logements à démolir (tracés Notre-Dame, Rouen ou Hochelaga). |
| D 08/12/70 D 12/12/70 | Le Comité d'action politique de Maisonneuve et le FRAP (Front d'action populaire des salariés de Montréal) reprochent au gouvernement d'avoir une attitude de mépris envers la population ouvrière puisque celle-ci n'a ni été consultée ou informée du projet. On lui reproche également de détruire la vie sociale du quartier ainsi que son environnement physique en y introduisant une nouvelle source de pollution et en y transformant l'utilisation du sol. De plus, on rappelle au gouvernement que ce projet n'est pas une solution au chômage et qu'il va à l'encontre de la priorité sociale actuelle, soit la pénurie de logements à loyer modique à Montréal. |
| D 09/12/70 | Création de l'association des locataires de Maisonneuve pour empêcher la construction de l'autoroute. Le groupe entend mobiliser la population ainsi que les différentes associations du quartier (parents, clergé, Parti Québécois, etc.). On reproche au gouvernement sensiblement les mêmes points que ceux du FRAP ou du comité d'action politique de Maisonneuve. |
| D 11/12/70 | Le premier contrat est octroyé pour la section ouest de l'autoroute (Turcot-Greene). |
| D 14/12/70 D 17/12/70 | M. Gérard Pelletier, secrétaire d'État au fédéral et député d'Hochelaga-Maisonneuve, s'oppose à l'autoroute en raison du tort qui sera causé au tissu social du quartier Hochelaga-Maisonneuve. |
| D 21/12/70 | Lucien Saulnier, président de la CUM, met en garde le gouvernement de la fragilité du tissu urbain entre De Lorimier et le pont-tunnel L-H-L. |
| D 22/12/70 | Inauguration de la première phase des travaux de l'autoroute par le ministre Pinard. Le ministre annonce que 4 contrats ont déjà été accordés pour cette première phase (Turcot-Sanguinet). |
| P 22/12/70 | Montréal reproche à Québec d'être tenu à l'écart dans le dossier de l'autoroute. |
| D 23/12/70 | Québec arrête son choix au sujet du tracé Papineau-Viau (Notre-Dame vers l'est, cour du CN vers le nord près de Moreau, Rouen vers l'est entre Davidson et Dickson et cour du CN jusqu'au pont-tunnel L-H-L. Québec prévoit démolir 1369 logements à partir de juillet 72. |
| D 24/12/70 | Québec ouvre un centre d'information et de coordination pour les personnes qui devront être déplacées dans l'est de la ville. |
| D 28/12/70 | Montréal veut participer aux prises de décisions sur l'autoroute. Le maire Drapeau considère qu'un minimum de déplacements est nécessaire pour permettre cette mesure «commandée par le progrès». |
| D 15/01/71 | Quinze associations se liguent contre le projet en formant un front commun: Conseil du travail de Montréal (FTQ), Conseil central de Montréal (CSN), Front d'action populaire des salariés de Montréal (FRAP), Association des locataires de Westmount-en-bas, Comités de citoyens de la Petite-Bourgogne, Comité sur l'habitation et la rénovation urbaine, Association des locataires et petits propriétaires d'Hochelaga-Maisonneuve, Syndicat des employés du PQ, Syndicat de la construction de Montréal, Syndicat des professionnels de Montréal, Société des architectes de Montréal, les étudiants en architecture de l'Université de Montréal, les députés du PQ de Montréal, la Régionale-Est du PQ... Le front compte publier un journal, des brochures et organiser des activités locales. Ce dernier stipule que ce n'est pas une solution au chômage (plutôt |

- construire des logements), que ce n'est pas un besoin pressant (plutôt aide au logements, métro et usines d'épuration), qu'il y aura destruction de milliers de bons logements (ce qui accentuera la crise du logement), qu'il y aura un accroissement de la pollution par le bruit et par l'oxyde de carbone et, enfin, qu'il y aura destruction du tissu social naturel du quartier.
- D 22/01/71 Montréal demande à Québec de suspendre les travaux de l'autoroute sur toute sa longueur. Le président du comité exécutif, M. Niding, veut que l'on procède à une réévaluation en profondeur du projet afin d'en évaluer toutes les répercussions sociales et urbaines.
- D 25/01/71 Montréal adoucit le ton et accepte le tracé vers le centre-ville à condition que le nombre de voies d'accès soit limité. Cependant, la ville exige que le tronçon est soit réévalué.
- D 28/01/71 Québec ne remet pas en question l'autoroute dans l'est mais se dit prêt à discuter du tracé et du calendrier des travaux avec Montréal. En ce qui concerne les travaux en cours dans l'ouest, il n'est pas question de les interrompre.
- D 29/01/71 Montréal semble satisfaite de la réponse de Québec puisqu'il y a place à la négociation (pour tracé est).
- D 29/01/71 Le Front commun contre l'autoroute veut une enquête publique sur le coût des travaux, sur les bénéfices hypothétiques ainsi que sur leurs conséquences sociales. Le regroupement compte chercher l'appui des marchands de l'est, des Caisses Pop, de la SSJB et du clergé.
- D 01/02/71 Bourassa refuse toute enquête publique mais se dit toujours prêt à discuter du tracé et du calendrier.
- D 03/02/71 Après une rencontre avec Montréal, Québec accepte de modifier le tracé entre Fullum et Dickson.
- D 03/02/71 La SSJB s'oppose au tracé dans le centre des quartiers (rue Rouen) mais se dit favorable à un tracé qui emprunterait ou longerait la zone portuaire.
- D 05/02/71 Québec et Montréal s'entendent sur un tracé qui longera Notre-Dame. On évitera ainsi le déplacement de 800 familles (des 2000 prévus) et la démolition de 50 édifices commerciaux (des 90 prévus).
- D 20/02/71 Le Front commun du district Maisonneuve invite Québec à s'expliquer lors d'une assemblée générale à propos de l'autoroute.
- D 02/03/71 Un fonctionnaire du ministère de la Voirie explique le point de vue de Québec lors de l'assemblée générale du Front commun. Cela n'empêche pas le Front de lancer son journal en guise d'opposition et de préparer des affiches, banderoles et brochures et d'étudier la possibilité de prendre des mesures judiciaires contre Québec pour ralentir les travaux. Le Front commun compte à ce jour 60 associations populaires.
- D 26/03/71
- D 01/04/71 Le ministre de la Voirie fustige les adversaires de l'autoroute et rappelle que sa construction, en plus du prolongement du métro, revitalisera les secteurs du commerce, de l'industrie et du logement.
- D 02/04/71 Le Conseil de développement social du Montréal métropolitain (CDS) crée une commission d'audiences publiques qui siégera les 23 et 24 avril 1971.
- D 06/04/71 Après entente officielle avec Montréal, Québec annonce le tracé définitif de l'autoroute: Notre-Dame jusqu'à Viau, bifurcation vers le nord jusqu'à Rouen et Rouen vers l'est jusqu'au pont-tunnel L-H-L. L'emprise prévue est de 200 pieds au nord de Notre-Dame, ce qui nécessitera l'expropriation de 1800 logements, les édifices de la Régie des alcools et de la United Auto Parts.

| | |
|------------|--|
| D 24/04/71 | Les audiences publiques organisées par la CDS montrent 2 conceptions divergentes quant à la démocratie et l'urbanisme. D'un côté, on plaide en faveur d'une planification urbaine axée sur le citoyen (atténuation des formes de pollution sonore, olfactive et visuelle) et de l'autre, en faveur de l'essor économique de la métropole. Sur 25 mémoires présentés, seule l'Association du camionnage du Québec prend la défense du projet d'autoroute. |
| D 10/05/71 | |
| D 22/05/71 | Le PQ tente de bloquer les crédits pour la construction de l'autoroute (80 millions). |
| D 26/05/71 | Le ministre de la Voirie assure que tout sera mis en œuvre pour réduire au minimum les inconvénients sociaux causés par la construction de l'autoroute et qu'un délai de 2 ans sera suffisant pour que Québec et Montréal puissent faire face à leurs obligations sociales envers les quelques 7,500 personnes qui devront être déplacées. |
| D 14/06/71 | Les membres des conseils généraux des associations libérales du Sud-Est de Montréal réclament la création d'une banque de logements pour les expropriés, que ces derniers reçoivent 250\$ + 50\$/pièce, et enfin qu'ils ne soient pas chassés de leur logis avant le mois de mai 1973. |
| D 13/07/71 | Québec crée une banque de logements pour les expropriés (liste de logements disponibles dans le même quartier et à loyers semblables) et fixe l'indemnité à 3 mois de loyer + 50\$/pièce. |
| D 17/09/71 | La Fédération des ingénieurs et cadres affiliée à la CSN demande l'abandon du projet entre les rues De Lorimier et le pont-tunnel L-H-L afin que la démolition des 2000 logements soit évitée et que les sommes engagées dans ce projet soient plutôt investies dans une réelle lutte au chômage. Selon la Fédération, l'abolition du péage sur le pont Champlain permettrait de déverser sur la route 3 (rive sud) une grande partie de la circulation de transit vers l'est. |
| D 21/09/71 | Le ministre Pinard étudie la suggestion des ingénieurs syndiqués. |
| D 09/10/71 | La banque de logements pour les expropriés contient à ce jour un choix de 1300 logis et des renseignements sur les loyers, le nombre de pièces et l'environnement immédiat des logements. |
| D 25/11/71 | Après étude des mémoires, la commission d'audiences populaires recommande l'arrêt immédiat et définitif du projet. Le rapport souligne que ce dernier n'est pas une priorité (comparativement à la lutte au chômage, au logement, au transport en commun et à l'assainissement de l'environnement) et qu'il contribuera à augmenter la pollution en plein cœur de Montréal. Enfin, la commission recommande également que la population concernée soit consultée et pleinement dédommagée. |
| D 18/12/71 | Le ministre est formel, l'autoroute sera achevée et le gouvernement compte toujours s'acquitter de ses obligations envers les familles et établissements déplacés. |
| 09/08/72 | Début des travaux de démolition dans l'est pour faire place à l'autoroute (source: Nouvelles de l'Est). |
| D 03/11/72 | Ouverture du 1 ^{er} tronçon de l'autoroute dans l'ouest, soit de l'échangeur Turcot à la rue Guy |
| P 23/11/72 | Un rapport du Comité de développement social du Montréal métropolitain (CDS) sur l'analyse préliminaire des conditions de relogement des expropriés montre que les nouveaux logis sont, en général, plus chers et de moins bonne qualité que les anciens. |
| P 01/02/74 | Les travaux n'avancent pas entre Sanguinet et Viau: Québec répond qu'il ne faut pas nuire à la circulation lors des Jeux olympiques et qu'un problème de raccordement au pont Jacques-Cartier retarde le tout. |
| P 04/04/74 | L'Association du camionnage du Québec demande que l'autoroute soit complétée le plus tôt possible car la gestion routière nuit à l'économie de la métropole et devient même une source de pollution. |

| | | |
|---|----------|--|
| D | 10/05/74 | La chambre de commerce de Montréal s'impatiente à la vue de la lenteur des travaux sur les chantiers de l'autoroute et prie Québec de poursuivre les travaux afin de désengorger le boul. Métropolitain. |
| D | 22/05/74 | Le tronçon Guy-Sanguinet est ouvert à la circulation. |
| P | 20/08/74 | Le taux d'achalandage du tronçon Guy-Sanguinet demeure très faible. On reproche à Québec d'en être responsable puisque l'autoroute finit en cul-de-sac en plein milieu de la ville. |
| D | 23/10/74 | Le RCM promet de stopper le prolongement de l'autoroute s'il est porté au pouvoir afin de redonner une place aux espaces verts et domiciliaires. |
| D | 11/09/75 | Québec prévoit démolir l'ancienne prison des Patriotes pour faire place à l'autoroute en promettant de reconstituer le site par la suite. |
| D | 29/09/75 | Le groupe Sauvons Montréal demande à Québec de prendre les mesures nécessaires pour conserver l'édifice de l'ancienne prison des Patriotes. |
| D | 17/02/76 | Québec modifie le tracé de l'autoroute afin de préserver la prison des Patriotes ainsi que la maison du Gouverneur. |
| D | 25/03/76 | Québec retarde les travaux de l'autoroute d'un an en raison d'un manque de fond. |
| D | 10/12/76 | Le nouveau ministre des Transports, M. Lessard, arrête les travaux de l'autoroute pour étudier le dossier et laisser le temps au Comité de transport de la région de Montréal (CTRM) de remettre son rapport. La ligne de pensée du nouveau gouvernement tend plutôt à favoriser le transport en commun. |
| D | 21/03/77 | Québec écarte complètement l'idée du prolongement de l'autoroute jusqu'au pont-tunnel L-H-L. |
| D | 01/08/77 | Québec songe à prolonger l'autoroute jusqu'au pont Jacques-Cartier soit en tranchée ou en surface par un réaménagement de la rue Notre-Dame. Au sujet des espaces expropriés à l'est de Fullum, Québec pense à en faire une banque de terrains voués aux projets d'habitation. |
| P | 14/09/77 | Le Comité de transport de la région de Montréal (CTRM) recommande de prolonger l'autoroute jusqu'à la rue Papineau et d'aménager vers l'est un boulevard de type urbain en remplacement de la rue Notre-Dame. Le CTRM suggère également d'y aménager des espaces verts, des jardins communautaires et une piste cyclable. |
| D | 22/09/77 | Québec approuve l'idée du boulevard urbain à 6 voies avec terre plein au centre proposée par le CTRM et songe à reprendre les travaux de construction dans la prochaine année. Le reste de l'emprise (terrains expropriés en trop) sera aménagé soit en parc avec piste cyclable ou en unités de logements à prix modique. |
| D | 24/09/77 | Les députés provinciaux de Ste-Marie et de Maisonneuve réclament la construction d'habitations à loyer modique sur la bande de terrain longeant le futur boulevard Ville-Marie plutôt que la mise en place de potagers communautaires tel que suggéré par le CTRM. |
| P | 11/05/78 | Québec entreprend la démolition des 16 derniers bâtiments expropriés afin de parachever les travaux de construction de l'autoroute et du boulevard urbain. |
| D | 12/01/79 | La ville de Montréal favorise la poursuite de l'autoroute en tranchée jusqu'à la rue St-Hubert afin de ne pas couper les rues St-Denis et St-Hubert de la rue St-Antoine. |

| | |
|------------|---|
| D 29/01/79 | Le député de Ste-Marie, M. Bisailon, soutient que les résidants des nouveaux logements en bordure du futur boulevard urbain ne seraient pas incommodés par le bruit puisqu'une étude révèle qu'il est possible d'insonoriser les habitations pour seulement 5 à 10 % du coût initial. Il rappelle que le ministère d'État à l'aménagement a offert d'assumer ces coûts. De plus, il ajoute que les camions pourraient emprunter la voie à l'intérieur du port ou la 20 sur la rive sud. Enfin, il croit que l'ajout de logements sur cet espace permettrait aux commerçants de la rue Ste-Catherine de reprendre espoir et aux équipements et services publics d'être davantage utilisés. |
| P 01/02/79 | Le ministère des Transports annonce qu'il favorise la construction d'habitations à logements multiples en bordure du futur boulevard Ville-Marie. L'ex-député de Ste-Marie, M. Malépart, conteste cette option en raison du bruit et de la pollution qu'il y aura aux abords du boulevard. Selon lui, il serait plus avantageux d'y aménager des entrepôts et de petits ateliers afin que ces derniers puissent agir comme barrière antibruit tout en donnant de l'emploi aux gens du quartier. |
| P 12/04/79 | L'architecte, Robert Lablache, responsable de l'aménagement de la COOP d'habitation Dézéry aux abords du futur boulevard Ville-Marie craint que ce projet routier ne soit qu'en fait une autoroute «déguisée». Dans son design, il devra par conséquent tourner le dos des unités d'habitation au boulevard et utiliser des techniques d'insonorisation pour les murs. |
| M 24/05/79 | Montréal propose d'aménager la piste cyclable le long du futur boulevard. |
| D 06/11/79 | Le ministre des Transports, M. Belleval, se dit prêt à céder immédiatement une partie des terrains expropriés à des fins d'habitation et à débiter le projet du boulevard Ville-Marie. Québec et Montréal achèvent leurs pourparlers à ce sujet. |
| P 14/03/80 | Québec annonce que le prolongement de l'autoroute Ville-Marie et la transformation de la rue Notre-Dame reprendront dès l'automne. Des espaces verts, talus antibruit, habitations à loyer modique ainsi qu'une piste cyclable longeront le nouveau boulevard. |
| D 19/03/80 | Selon les plans du ministère, le futur boulevard devrait se transformer en autoroute en partie surélevée entre Viau et le pont-tunnel L-H-L. |
| P 14/07/81 | En guise de remplacement au parc Viger, l'autoroute Ville-Marie sera recouverte d'une agora, d'un parc de verdure et d'un complexe de jeux sculpturaux entre les rues St-Denis et St-André. |
| P 04/09/82 | Québec arrête les travaux de prolongement de l'autoroute Ville-Marie indéfiniment afin d'étudier de nouveau le dossier de l'accès au pont Jacques-Cartier et du contournement de la prison des Patriotes. |
| P 09/12/82 | Selon le MTQ, l'aménagement du nouveau parc Viger débutera dès le printemps. |
| P 08/03/83 | Le ministre des Transports, M. Clair, réaffirme aux citoyens d'Hochelaga-Maisonneuve qu'il n'y aura pas d'autoroute dans le quartier mais tout simplement un réaménagement de la rue Notre-Dame et que les espaces en trop serviront à aménager des habitations, des espaces verts et une piste cyclable. |
| D 15/06/83 | Un collectif est formé dans Hochelaga-Maisonneuve afin d'organiser une commission publique sur l'aménagement de la rue Notre-Dame. Les résidants d'Hochelaga-Maisonneuve ne veulent pas une fois de plus se faire imposer un projet routier sans être consultés. |
| P 20/08/83 | Québec et Montréal s'entendent pour reprendre les travaux de prolongement de l'autoroute Ville-Marie jusqu'à la rue Papineau en décembre 1983 et de réaménagement de Notre-Dame, entre Papineau et Du Havre, en 1984. Le tronçon Du Havre-Vimont ne sera pas réaménagé avant 88 ou 89. |

- P 20/08/83** La députée de Maisonneuve, Mme Harel, soutient que des compromis ont été conclus au sujet du futur boulevard Ville-Marie afin de préserver la qualité de vie des résidants. Elle mentionne l'ajout des talus antibruit, d'une piste cyclable et la fermeture de la plupart des rues transversales en tourne-bridés.
- P 21/09/83** Mme Harel reçoit l'assurance du ministre de l'Habitation et de la Protection du consommateur que le gouvernement tiendrait compte des recommandations émises par la commission publique sur l'aménagement du boulevard Ville-Marie après les audiences publiques populaires du 29 oct. 83.
- P 11/11/83** Les citoyens ayant participé aux audiences publiques populaires dans Hochelaga-Maisonneuve se prononcent contre le projet de boulevard urbain. Les 200 personnes et 33 organismes représentés croient dans l'ensemble que ce projet demeure une autoroute «déguisée». De plus, il ne veulent pas de tours d'habitation mais plutôt des duplex ou triplex qui se marient mieux à l'architecture du quartier.
- D 08/12/83** La Commission de consultation populaire dépose son mémoire et affirme que la qualité du logement le long du tracé demeure la principale inquiétude des citoyens. Le rapport remet fortement en question les talus antibruit quant à leur aspect visuel et leur capacité d'absorption sonore. La Commission recommande que la priorité soit accordée à la qualité des logements et non à la quantité prévue. Elle demande également au ministère de réaliser une étude complète sur le niveau de bruit provenant de la rue Notre-Dame et sur l'efficacité réelle des talus avant d'en autoriser l'aménagement. Les autres recommandations portent sur l'accessibilité au logement, le cadre architectural et le danger de l'accès de certaines rues au futur boulevard urbain. Enfin, la Commission suggère la construction de mini-parcs intégrés aux habitations, avec pistes cyclables.
- D 17/02/84** Les audiences publiques de la commission ont montré à quel point certaines familles d'Hochelaga-Maisonneuve subissaient des conditions sévères de logement et de camionnage près de Notre-Dame. Plusieurs de ces citoyens réclament avant tout un zonage du transport ainsi que des habitations décentes à loyer modique.
- D 05/04/84** Le Collectif sur l'aménagement urbain d'Hochelaga-Maisonneuve annonce qu'il a réussi à obtenir de l'ex-ministre des Transports, M. Clair, l'assurance d'un moratoire sur la construction des voies de service du boulevard Ville-Marie jusqu'à ce que soit connu le plan d'expansion du port de Montréal. Dans le cas où ces voies de service s'avéreraient inutiles, le Collectif souhaite que cet espace soit ajouté au talus antibruit dont l'aménagement doit débiter dès l'été 1984. Le Collectif a aussi réussi à convaincre le ministère de fermer l'accès des rues Joliette et Létourneux à la rue Notre-Dame et tente d'en faire autant pour les rues Davidson, Bennett et Bourbonnière.
- P 09/05/84** Québec et Montréal inaugurent la poursuite des travaux de l'autoroute Ville-Marie et du boulevard urbain qui suivra l'axe de la rue Notre-Dame vers l'est. Selon Québec, les tronçons St-André-Papineau (en tranchée) et Papineau-Du Havre (en surface) seront mis en service vers la fin de 1985 et l'aménagement paysager en bordure du futur boulevard en 1984. Quant à la section du boulevard urbain située entre Fullum et Vimont, elle ne sera pas mise en opération avant 5 ou 6 ans, le temps de réaliser une étude d'impact sonore et d'évaluer si des écrans acoustiques sont nécessaires.
- P 09/06/84** Selon les architectes de l'Université de Montréal, le boulevard Ville-Marie demeure une autoroute «déguisée». En effet, l'aménagement de talus antibruit démontre que les citoyens ne bénéficieront pas d'un véritable boulevard urbain et qu'ils seront coupés du fleuve.
- D 06/09/84** Les résidants de la rue Bennett s'opposent à ce que leur rue, essentiellement résidentielle, serve de voie d'accès au futur boulevard. Ces derniers craignent que la sécurité des enfants soit menacée par la circulation et que la qualité de vie soit contrainte par le bruit et la poussière.

| | |
|------------|---|
| P 07/06/86 | Ouverture prochaine des tronçons St-André-Papineau et Papineau-Du Havre. |
| P 11/10/86 | À propos du boulevard Ville-Marie, on accuse Québec de vouloir parachever la construction d'une véritable autoroute à 6 voies et conçue pour une circulation de plus de 100 km/h sans avoir recours au processus d'études d'impact sur l'environnement et sans que des audiences publiques ne soient tenues à cet égard. Le ministère répond que la reconstruction d'une voie sur une emprise déjà existante est exclue des procédures d'études d'impact sur l'environnement. Pourtant des experts en droit de l'environnement affirme que le ministère ne fait pas que reconstruire puisqu'il a dû faire l'acquisition de nouvelles parcelles de terrain. |
| P 15/10/86 | Québec dément formellement avoir l'intention de prolonger l'autoroute Ville-Marie vers l'est et assure qu'il n'envisage aucunement de se soustraire aux études d'impacts d'usage au moment opportun. Le ministre rappelle l'entente signée avec Montréal en 1984 où il était prévu d'aménager la rue Notre-Dame en boulevard urbain avec feux de circulation entre Papineau et Viau. Le ministre ajoute qu'entre Viau et le pont-tunnel L-H-L, l'entente envisageait la construction d'une autoroute, mais qu'en ce moment rien n'est sur la planche à dessin. |
| P 24/04/87 | Montréal songe à construire des édifices au-dessus de l'autoroute Ville-Marie entre le Palais des congrès et la rue St-Denis. |
| P 29/07/87 | Des résidants du quartier Hochelaga-Maisonneuve se plaignent du bruit provenant de la rue Notre-Dame. Les citoyens interrogés au parc Morgan et dans les rues avoisinantes n'ont généralement pas noté de différence significative dans leur environnement sonore depuis l'aménagement des talus antibruit. L'Office municipal d'habitation souligne que les nouveaux logements sociaux construits au nord de la zone tampon n'ont malheureusement pas bénéficié de techniques d'insonorisation spéciales en vue d'atténuer la pollution sonore qui sera générée par le futur boulevard Ville-Marie. Déjà le MTQ observe en plusieurs points un environnement sonore supérieur à 55 décibels le long de Notre-Dame, entre Fullum et Vimont. |
| D 25/04/88 | Un groupe de conseillers de l'est de Montréal ainsi que les maires de Montréal-Nord, St-Léonard, Anjou et Montréal-Est réclament un meilleur réseau de transport dans l'est de la ville afin d'y relancer l'économie. |
| P 11/08/88 | Québec prévoit avoir terminé le prolongement du boulevard Ville-Marie jusqu'au pont-tunnel L-H-L en 1993. Le ministre soutient que ces travaux se feront en harmonie avec les autorités de Montréal et les citoyens concernés. |
| M 04/05/89 | Selon le MTQ, le futur tracé du boulevard Ville-Marie à l'est de Vimont empruntera la rue Dickson vers le nord pour ensuite bifurquer vers l'est et longer la voie ferrée du CN jusqu'au tunnel L-H-L. |
| P 09/02/89 | Le Collectif en aménagement urbain d'Hochelaga-Maisonneuve souhaite que les avenues du vieux port dans l'est servent de voies de service pour le prolongement de l'autoroute Ville-Marie. Tout en reconnaissant qu'un lien est-ouest est indispensable, le Collectif rappelle que l'actuelle rue Notre-Dame ne répond plus aux critères de sécurité et de qualité de vie, notamment au chapitre du bruit et des espaces verts. |
| P 25/10/90 | Les résidants d'Hochelaga-Maisonneuve ne veulent toujours pas d'une autoroute sur Notre-Dame à moins qu'elle ne soit construite sous terre de façon à ne pas perturber la vie du quartier. Puisque les restrictions budgétaires des gouvernements écartent d'emblée cette solution, Québec songe toujours au boulevard urbain, avec feux de circulation et passerelles entre les parc Morgan et Champêtre. |
| P 11/06/91 | Québec s'apprête à réaménager la bretelle d'accès au pont-tunnel L-H-L de façon à pouvoir y accéder à partir de la rue Des Futaies (à l'intersection de Notre-Dame). |

| | | |
|----------|-----------------|--|
| D | 18/09/92 | La Chambre de commerce du Montréal métropolitain demande à Québec de terminer le plus tôt possible le prolongement de l'autoroute Ville-Marie vers le pont-tunnel L-H-L. |
| P | 24/11/92 | Les représentants municipaux de l'est de l'île de Montréal demandent au sous-ministre des Transports de terminer le prolongement de l'autoroute Ville-Marie vers l'est. |
| D | 05/06/93 | Le prolongement de l'autoroute Ville-Marie demeure toujours une priorité à la ville de Montréal. |
| D | 08/06/94 | Le PQ promet de prolonger l'autoroute Ville-Marie s'il est élu aux prochaines élections provinciales. |
| P | 05/11/94 | Le Rassemblement des citoyens de Montréal (RCM) promet d'accélérer le prolongement de l'autoroute Ville-Marie s'il est élu aux prochaines élections municipales. |
| D | 31/03/95 | Québec soutient que le projet de prolongement de l'autoroute Ville-Marie fera prochainement l'objet d'analyses. |
| P | 15/07/95 | Le dossier du prolongement de l'autoroute Ville-Marie semble être relégué aux oubliettes. |
| D | 26/02/97 | Dans le cadre du projet de prolongement de l'A-25 en boulevard urbain vers le nord, un urbaniste dénonce les inégalités en infrastructures routières qui existent entre l'est et l'ouest de l'île de Montréal. Il rappelle qu'avec le boulevard Ville-Marie, l'est de l'île a subi tous les inconvénients d'une autoroute sans en avoir les avantages. |
| P | 27/02/98 | Un conseiller de la Ville de Montréal croit que le nouvel accès à l'A-25 dans l'est (détournement de la rue Curatteau) aura pour effet d'augmenter le niveau de la circulation sur Notre-Dame et qu'ensuite le ministère ne se serve de ce prétexte pour parachuter les travaux de construction de l'autoroute Ville-Marie dans Longue-Pointe sans procéder à des audiences publiques. |

ANNEXE B

GRILLE DE LECTURE POUR L'ANALYSE DE PRESSE

La grille de lecture se divise en deux grandes sections. La première traite des caractéristiques générales du document (date, auteur, source, etc.) et la seconde de son contenu. À l'intérieur même de la seconde section, trois blocs spécifiques permettent de dépouiller l'information selon qu'elle soit rattachée (1) au projet routier à l'étude, (2) à l'aménagement ou au développement urbain dans Hochelaga-Maisonneuve ou, encore, (3) aux autres constats au sujet du quartier.

Les deux premiers blocs nous permettent d'identifier l'argumentaire des acteurs impliqués dans les dossiers respectifs. La différence entre ces deux blocs se situe au niveau du rôle des acteurs. Au sujet du débat entourant le projet routier à l'étude, le gouvernement (MTQ) sera toujours considéré comme étant le promoteur afin que l'argumentaire puisse être directement analysé en fonction des acteurs types (promoteur, opposant et acteur en faveur). Par contre au sujet du débat entourant l'aménagement ou le développement urbain dans Hochelaga-Maisonneuve, tout acteur pourra recevoir le rôle d'initiateur de projet, tout dépendant du type de proposition. Dans ce cas, une analyse des relations *acteurs-propositions* sera nécessaire avant de procéder à l'analyse de l'argumentaire.

Cette grille permettra de trier l'information de multiples façons: par thème, pour explorer l'argumentaire, par date, pour suivre l'évolution des préoccupations, par acteurs...

Caractéristiques générales du document

doc.[C1]: (1-xxxx)

Date[C2]: (aammjj)

Source[C3]: *A (Devoir), B (Presse), C (Journal de Mtl), D (Nouvelles de l'Est) ou E (rapport)*

Type de document[C4],

si article: *A (analyse), B (communiqué), C (entrevue), D (nouvelle), E (opinion) ou F (portrait)*

si rapport: *G (audiences), H (ateliers), I (étude), J (mémoire) ou K (plan d'action)*

Auteur(s) du document[C5]: (*org., nom, prénom, fonction*) [org. et fonc. si autre que journaliste]

Titre et sous-titre[C6]: (*titre, sous-titre*)

Caractéristiques sur le contenu du document

Type d'information[C7]: (A-C) [au moins un enregistrement par type d'information]

A: DÉBAT ENTOURANT LE PROJET ROUTIER À L'ÉTUDE

Contexte du projet routier[C8]: *A (de l'aut. est-ouest ou Ville-Marie), B (du boul. Ville-Marie) ou C (indéterminé)*

Objet de préoccupation[C9]: *A (choix de l'investissement), B (choix du tracé), C (choix des composantes de l'aménagement), D (choix des voies d'accès) ou E (autre)* [au moins un enregistrement par objet de préoccupation]

Précision(s)[C10]: *(texte)*

Rôle de l'acteur concerné[C11]: *A (promoteur/gouv. du Qc), B (acteur en faveur) ou C (acteur opposant)* [au moins un enregistrement par acteur]

Échelle du pouvoir d'intervention de l'acteur[C12]: *A (zone d'impact), B (H-M et/ou Ste-Marie) et/ou C (plus large)*

Identification de l'acteur[C13]: *(org., nom, prénom, fonction)*

Thème de l'argumentaire[C14]: *(un mot si possible)* [un enregistrement par thème]

Justification de l'argumentaire[C15]: *(texte)*

Type de proposition émise en fonction de l'argumentaire ou de l'objet de préoccupation[C16]:
*A (variante émise par le promoteur ou l'acteur en faveur),
B (condition émise par l'acteur en faveur) et/ou C (alternative émise par l'opposant)*

Proposition(s)[C17]: *(texte)*

B: DÉBAT ENTOURANT L'AMÉNAGEMENT OU LE DÉVELOPPEMENT URBAIN DANS H-M

Objet de préoccupation[C9]: *A (circulation automobile), B (habitation), C (espaces publics), D (espace portuaire), E (espace commercial), F (espace industriel) ou G (autre)* [au moins un enregistrement par objet de préoccupation]

Précision(s)[C10]: *(texte)*

Rôle de l'acteur concerné[C11]: *A (initiateur), B (acteur en faveur) ou C (acteur opposant)* [au moins un enregistrement par acteur]

Échelle du pouvoir d'intervention de l'acteur[C12]: *A (zone d'impact), B (Hochelaga-Maison.) et/ou C (plus large)*

Identification de l'acteur[C13]: *(org., nom, prénom, fonction)*

Thème de l'argumentaire[C14]: *(un mot si possible)* [un enregistrement par thème]

Justification de l'argumentaire[C15]: *(texte)*

Type de proposition émise en fonction de l'argumentaire ou de l'objet de préoccupation[C16]:
A (variante émise par l'initiateur ou l'acteur en faveur), B (condition émise par l'acteur en faveur) et/ou C (alternative émise par l'opposant)

Proposition(s)[C17]: *(texte)*

C: AUTRES CONSTATS DANS H-M

Objet du ou des constat(s)[C18]: *A (fait concernant les conditions de vie), B (fait concernant les infrastructures) et/ou C (autre)*

Constat(s)[C19]: *(texte)*

ANNEXE C

ANALYSE DE LA PRESSE LOCALE

| SYNTHÈSE DE L'ARGUMENTAIRE SELON L'OBJET DE PRÉOCCUPATION | |
|---|--|
| ARGUMENTS POUR | ARGUMENTS CONTRE |
| PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE V-M EN BOULEVARD URBAIN SUR NOTRE-DAME | |
| 12x Socio-économie (amélioration conditions dans quartier) | 3x Qualité de vie (impact général sur le quartier) |
| 4x Circulation (amél. lien Est/Centre-ville et décong. quar.) | 3x Logement (plus important que blv) |
| 3x Qualité de vie (environnement, loisirs et habitations) | 3x Circulation régionale (blv non nécessaire) |
| 3x Patrimoine culturel (préservation des biens culturels) | 2x Circulation locale (similaire à une autoroute) |
| 1x Économie (moins cher que l'autoroute) | 2x Santé (effets néfastes sur la santé) |
| 1x Environnement (blv respectera l'environnement) | 2x Bruit (blv augmentera le niveau de bruit) |
| 1x Espace (moins volumineux que l'autoroute) | 1x Pollution (pollution air et niveau de bruit augmenteront) |
| | 1x Espaces Verts (parc Morgan sera amputé) |
| | 1x Accessibilité services (plus important que blv) |
| CHOIX DE LA POLITIQUE DE RÉALISATION DU BOULEVARD V-M | |
| 9x Planification (besoins population seront considérés) | 20x Consultation (population n'est pas vraiment consultée) |
| 8x Consultation (revendications pop. seront respectées) | 5x Planification (dossier mal géré selon besoins population) |
| 2x Information (information à la disposition population) | 4x Information (Qc et Mtl cachent de l'information) |
| AMÉNAGEMENT DES VOIES DE SERVICE AUX ABORDS DU BOULEVARD V-M | |
| 8x Circulation (nécessité pour Port et moins circ. d. quar.) | 4x Logement (enlève de l'espace pour le logement) |
| 2x Socio-économie (développement industriel et portuaire) | 3x Circulation (pas nécessaire pour Port) |
| 1x Transport en commun (1 voie peut servir aux autobus) | 3x Bruit (réduction espace tampon augmentera bruit) |
| 1x Planification (selon besoins portuaire) | 2x Espace verts (signifie réduction espaces verts ou tampons) |
| 1x Bruit (moins de bruit car camions irons au sud du blv) | 1x Qualité de vie (voie service au nord du blv affectera qdev) |
| | 1x Consultation (manque de consultation sur le sujet) |
| FERMETURE DES ACCÈS AU BLV (+ TOURNE-BRIDES) OU AMÉNAGEMENT SENS UNIQUES | |
| 6x Sécurité (risque d'accident pour résidents si accès blv) | 4x Mitigation (contr. circ. ou amélior. env. p. contrer effets) |
| 6x Qualité de vie (amoindrissement qdev si accès blv) | 2x Socio-économie (risque diminution affluence commerciale) |
| 6x Circulation (pas d'impacts négatifs pour le quartier) | 2x Sécurité (accroissement circulation sur accès restants) |
| 4x Consultation (pétitions et comités doivent être respect.) | 2x Circulation (nécessité pour quartier ou commerces) |
| 3x Bruit (risque d'augmentation bruit si accès au blv) | 1x Espace (tourne-bridés consomment trop d'espace) |
| 2x Pollution (y aura augmentation pollution si accès au blv) | |
| 2x Coupure (quartier ou sect. sera coupé en 2 si accès blv) | |
| 1x Stationnement (diminution stationnement si accès blv) | |
| 1x Socio-économie (y aura + d'affluence sur Ste-Catherine) | |
| 1x Santé (dégradation santé à cause du bruit si accès blv) | |

CONSTRUCTION D'HABITATIONS DE 3 ÉTAGES AU NORD DU BOULEVARD V-M

| | |
|---|---|
| 15x Logement (besoin HLM et bons logem. dans quartier) | 9x Bruit (y aura une augmentation bruit vu proximité blv) |
| 8x Socio-économie (dév. commun. et commerc. du secteur) | 7x Pollution (trop près du blv pour air et bruit) |
| 6x Insonorisation (des techniques efficaces existent) | 1x Circulation régionale (espace nécessaire au réseau rout.) |
| 4x Qualité de vie (amélioration de la qdev dans quartier) | 1x Insonorisation (résidants doivent ouvrir fenêtres l'été) |
| 3x Architecture (possibilité d'intégration architecturale) | 1x Qualité de vie (réduite vu présence du blv) |
| 1x Environnement (présence d'espaces verts à proximité) | 1x Sécurité (risque d'accident sera plus grand vu blv) |

AMÉNAGEMENT D'UN TALUS AU NORD DU BOULEVARD V-M (AVEC PISTE CYCLABLE)

| | |
|--|---|
| 3x Bruit (aura pour effet d'atténuer le bruit) | 5x Bruit (non efficace sur le plan sonore) |
| 3x Espaces verts (à la disposition de la population) | 1x Consultation (population n'est pas consultée) |
| 2x Zone tampon (protégera résidants des inconvén. du blv) | 1x Zone tampon (pas assez large pour protéger résidants) |
| 1x Esthétique (rehaussement aspect esthétique du secteur) | 1x Socio-économie (mieux logements p. stimuler l'économie) |
| 1x Qualité de vie (améliorera qdev dans quartier) | |

UTILISATION DE LA VOIE DE DESSERTE DU PORT POUR LE CAMIONNAGE

| | |
|---|--|
| 2x Qualité de vie (amélioration qdev pour résidants) | |
| 1x Circulation (élimination camionnage sur blv) | |
| 1x Logement (il y aura plus de place pour les habitations) | |

CONSTRUCTION D'UN ÉCRAN ANTIBRUIT AU NORD DU BOULEVARD V-M

| | |
|---|---|
| 3x Bruit (permettrait d'atténuer le bruit venant du blv) | 2x Esthétique (mur devra être haut et affectera aspect visuel) |
| 1x Consultation (selon la volonté de la population) | 2x Consultation (citoyens veulent être consultés) |
| 1x Espace visuel (existe murs qui cachent moins la vue) | 1x Économie (mur devra être haut et coûtera cher) |
| 1x Planification (si nécess. après études impacts sonores) | |

SYNCHRONISATION DES FEUX DE CIRCULATION À 70 KM/H SUR LE BOULEVARD V-M

| | |
|---|--|
| 1x Bruit (réduction du niveau sonore) | |
| 1x Économie (réduction de la hauteur de l'écran antibruit) | |

CONSTRUCTION D'USINES LÉGÈRES AU NORD DU BOULEVARD V-M

| | |
|--|---|
| 2x Socio-économie (création d'emplois dans le quartier) | 1x Espace (il n'y aura pas assez d'espace) |
|--|---|

ARGUMENTAIRE SELON L'OBJET DE PRÉOCCUPATION

Objet de préoccupation: prolongement de l'autoroute V-M en boulevard urbain sur Notre-Dame

| # ARTICLE | ACTEURS | ARGUMENTS POUR | ARGUMENTS CONTRE | |
|-----------|---|--|---|--|
| 113 | MTQ (et Conseil des ministres) | Circulation (accès centre-ville) | | |
| 34 | | Circulation (amélioration de la circulation) | | |
| 61 | | Circulation (amélioration du lien Est/Centre-ville) | | |
| 67 | | Culture (préservation des biens culturels) | | |
| 61, 67 | | Économie (aide au développement industriel local) | | |
| 34 | | Économie (moins cher que l'autoroute) | | |
| 34 | | Environnement (blv respectera l'environnement) | | |
| 61 | | Espace (moins volumineux que l'autoroute) | | |
| 61, 95 | | Patrimoine (préservation Prison des Patriotes et Maison des Gouverneurs) | | |
| 61, 67 | | Qualité de vie (environnement, loisirs et habitations) | | |
| 113 | | Sécurité (décongestion rues Sherbrooke et Hochelaga) | | |
| 67 | | Vie sociale (préservation des secteurs résidentiels) | | |
| 44 | | Ministère Affaires Culturelles Qc | Patrimoine (préservation Prison des Patriotes) | |
| 57 | | Ville de Montréal | Qualité de vie (mieux qu'une autoroute) | |
| 86 | Socio-économie (amélioration de l'aménagement du quartier et essor économique du Port) | | | |
| 67 | Députée Qc H-M | Économie (aide au développement industriel local) | | |
| 43 | | Économie (essor économique du Port et des emplois) | | |
| 67 | | Qualité de vie (environnement, loisirs, habitations) | | |
| 75 | | Socio-économie (piste cyclable, talus, et habitations attireront de nouveaux résidents) | | |
| 37 | | Socio-économie (blv mieux que statu quo) | | |
| 67 | | Vie sociale (préservation du secteur résidentiel) | | |
| 37 | Député Qc Ste-Marie | Socio-économie (blv mieux que statu quo) | | |
| 120 | Table de concertat. et de promotion de l'Est de Mtl | Économie (développement économique du secteur) | | |
| 54 | Caisses Populaires | Économie (il y aura plus de résidents locaux) | | |
| 52 | Port de Montréal | | Circulation (blv non nécessaire) | |
| 54 | CLSC H-M | | Bruit (niveau actuel de bruit dépasse déjà les normes) | |

| | | | |
|------------|--|---|---|
| 62 | Collectif en aménag. urbain H-M | | Circulation (volume de circulation doublera) |
| 62 | | | Espaces Verts (parc Morgan sera amputé) |
| 62, 94, 99 | | | Pollution (pollution air et niveau de bruit augmenteront) |
| 111 | | Socio-économie (proximité centre-ville attirera nouveaux investisseurs et favorisera rénovation) | |
| 60 | Commission de consultation pop. | | Qualité de vie (occasionnera une dégradation de la qdev si non modifié car blv similaire à l'autor.) |
| 52 | Regroupement d'organismes | | Circulation (blv non nécessaire) |
| 43 | | | Circulation (risque d'implantation autor. à long terme) |
| 39 | | | Logement (plus important que voie rapide) |
| 52 | | | Qualité de vie (impacts sur la qdev) |
| 92 | | Comités citoyens | |
| 51 | Ass. qué. pour défense droits des retraités et préretraités H-M | | Accessibilité services (plus important que blv) |
| 51 | | | Bruit (causé par feux de circulation et densité de circul.) |
| 51 | | | Logement social (HLM plus important que blv) |
| 54 | Comptoir alimentaire H-M | | Santé (blv trop près des quartiers résidentiels) |
| 52 | RCM H-M (parti polit. municipal) | | Circulation (rue N-D n'est pas surchargée) |
| 34 | Candidat élection | | Logement (plus important qu'élargissement de N-D) |
| 103 | Journaliste | | Qualité de vie (impact général sur le quartier) |

Objet de préoccupation: choix de la politique de réalisation du boulevard V-M

| # ARTICLE | ACTEURS | ARGUMENTS POUR | ARGUMENTS CONTRE |
|-----------|---------|--|------------------|
| 38 | MTQ | Consultation (avec groupes du quartier) | |
| 103 | | Consultation (BAPE non nécessaire selon loi) | |
| 42 | | Consultation (doit se faire rapidement) | |
| 39 | | Consultation (possibilité d'un comité de consultation) | |
| 100 | | Information (étude impacts sonores pourra être consultée) | |
| 35, 61 | | Planification (aménagement sur plusieurs années) | |
| 67 | | Planification (besoins population seront considérés) | |
| 113 | | Planification (en harmonie avec Mtl et citoyens) | |
| 61 | | Planification (prévision d'un talus antibruit) | |

| | | | |
|---------|---|--|---|
| 45 | Min. Habitation Qc | Consultation (à condition qu'il y ait consultation) | |
| 52, 102 | Ville de Montréal | Consultation (considérera la consultation populaire) | |
| 57 | | Planification (doit considérer intérêts citoyens) | |
| 35 | | Planification (aménagement sur plusieurs années) | |
| 57 | | Planification (blv doit se faire rapidement) | |
| 42 | Députée Qc H-M | Consultation (doit se faire rapidement) | |
| 67 | | Consultation (revendications pop. seront respectées) | |
| 63 | | Information (instauration campagne d'information) | |
| 76, 89 | | Planification (doit considérer torts causés par démolit.) | |
| 46 | | Planification (prévision piste cycl., talus et habitations) | |
| 68 | Député Qc Ste-Marie | | Planification (il faut éviter que le blv ne devienne une autoroute à long terme) |
| 51 | CLSC H-M | | Consultation (faut considérer opinion des pers. âgées) |
| 49 | Collectif en aménag. urbain H-M | | Consultation (nécessaire au dévelop. urbain du quartier) |
| 47 | | | Consultation (droit des citoyens d'être consultés) |
| 113 | | | Consultation (doit respecter goûts de population) |
| 102 | | | Consultation (population connaît ses propres besoins) |
| 50 | | | Consultation (pop. doit elle-même organiser consultation) |
| 58 | | | Consultation (Mtl néglige processus de consultation) |
| 62 | | | Consultation (Québec dépense \$ en marketing et non en consultation) |
| 62 | | | Consultation (Qc dialogue en sens unique) |
| 62 | | | Consultation (Qc dit respecter les besoins des citoyens alors qu'il refuse des consulter) |
| 62 | | | Information (Qc cache de l'information) |
| 58 | | | Information (Mtl cache de l'information) |
| 60 | Commission de consultation pop. | | Consultation (revendique des audiences publiques) |
| 62 | Membre de l'ex-commission consultation pop. | | Consultation (Qc considère pas revendications de la pop.) |
| 50 | Regroupement d'organismes | | Consultation (intéressés à participer à la consultation populaire organisé par le Collectif) |
| 52 | | | Consultation (N-D doit être aménagée selon l'opinion des résidants) |
| 42 | | | Consultation (Qc devrait organiser consultations pop.) |

| | | | |
|---------|--------------------|--|--|
| 102 | Comités citoyens | | Consultations (veulent être consultés) |
| 60 | | | Consultation (passé et futur d'H-M non considérés dans le plan d'aménagement) |
| 36 | | | Planification (secteur démoli passe en dernier) |
| 54 | Usagés du PEC | | Consultation (78% désirent être consultés par Qc) |
| 54 | Carrefour Familial | | Consultation (Qc considère pas revendications de la pop.) |
| 103 | Journalistes | | Consultation (Qc s'esquive du BAPE) |
| 68, 103 | | | Information (Qc ment sur données de densité de la circulation et vocation véritable du blv) |
| 89 | | | Information (Mtl ment au sujet des voies de service) |
| 35 | | | Planification (Qc doit réparer torts causés par démolition) |
| 53 | | | Planification (début travaux avant résultats consultations) |
| 56 | | | Planification (délai et promesse de logements sont bonbons p. faire avaler autoroute) |

Objet de préoccupation: aménagement de voies de service aux abords du boulevard V-M

| # ARTICLE | ACTEURS | ARGUMENTS POUR | ARGUMENTS CONTRE |
|-----------------|--|---|--|
| 61 | MTQ | Bruit (réduction bruit près résidences car camions du Port utiliseront la voie de service au sud du blv) | |
| 105 | | Circulation (nécessaire pour installations portuaires) | |
| 119 | | Circulation (permettra de désengorger N-D) | |
| 61 | | Circulation (permettra de limiter l'intrusion du trafic lourd dans le quartier) | |
| 61, 65 | | Économie (aide au développement industriel et portuaire) | |
| 48, 53, 67, 100 | | Planification (selon besoins Port / si non nécessaire, il y aura élargissement de la zone tampon) | |
| 57 | | Ville de Montréal | Circulation (nécessaire pour entreprises et installations portuaires) |
| 56 | Circulation (nécessaire pour augmenter le débit du blv) | | |
| 48 | Circulation (permettra d'éviter la pénétration des camions dans les quartiers résidentiels) | | |
| 57 | Circulation (libérera blv de la circulation lourde) | | |
| 29 | Conseil du Transport de la région de Mtl | Transport en commun (1 voie de service pourrait servir aux autobus) | |
| 76 | Députée Qc H-M | Circulation (libérera blv de la circulation lourde) | |
| 76 | | Économie (aide au développement industriel dans l'Est) | |
| 53 | | | Logement (inutile au nord blv si construction habitations) |
| 59 | Gouv. fédéral | | Planification (argument du Port non convainquant) |

| | | | |
|--------------|---|--|--|
| 53 | Port de Mtl | | Circulation (pas nécessaire si blv donne plusieurs accès au Port) |
| 29 | Auteurs projet d'habitation aux abords de N-D | | Bruit (sera plus difficile d'atténuer le bruit car écrans doivent être près de la source) |
| 29 | | | Logement (détruira aspect architectural de l'esp. habité) |
| 88, 107, 109 | Collectif en aménag. urbain H-M | | Bruit (réduction espace tampon occasionnera augment. des niveaux de bruit du côté des résidences) |
| 91 | | | Circulation (Port a déjà sa voie de service) |
| 88 | | | Consultation (MTQ a pas consulté Collectif sur le sujet) |
| 91, 105 | | | Espace tampon (signifie réduction de l'espace tampon) |
| 119 | | | Espaces verts (voie service au nord du blv réduira quantité d'espaces verts) |
| 49 | | | Logement (enlève de l'espace pour le logement) |
| 119 | | | Qualité de vie (voie service au nord du blv affectera qdev) |
| 102 | Comités citoyens | | Bruit (réduction espace tampon occasionnera augmentat. des niveaux de bruit du côté des résidences) |
| 43 | Marchands de la rue Ste-Catherine | | Logement (espace nécessaire au logement et non au Port) |

Objet de préoccup.: fermeture des accès au boul. V-M (+ tourne-bridés) ou aménag. sens uniques

| # ARTICLE | ACTEURS | ARGUMENTS POUR | ARGUMENTS CONTRE |
|-----------|-------------------------------------|--|--|
| 68, 69 | MTQ | Circulation (si Mtl y consent) | |
| 61 | | Qualité de vie (moins de trafic lourd, plus de tranquillité) | |
| 61 | | Sécurité (amélioration de la sécurité routière) | |
| 99 | | | Circulation (effets négatifs sur voies d'accès restantes) |
| 80 | Conseiller Mtl Ste-Marie | Consultation (risque d'augmentation trafic sur Ste-Cat. et Maisonneuve alors pop. doit être consult.) | |
| 80 | | Économie (il y aura plus d'affluence sur Ste-Catherine) | |
| 117 | Conseiller Mtl Préfontaine | Circulation (sens unique de Davidson ne diminuera pas le trafic sur Ontario) | |
| 117 | Conseiller Mtl Hochelaga | Circulation (sens unique de Davidson n'affectera pas l'économie car c'est 1 voie de transit vers blv) | |
| 40 | Étudiant en archit. du paysage UdeM | Circulation (1 façon de diminuer circulation dans secteur) | |
| 74 | CLSC H-M | Santé (dégradation santé à cause du bruit: sommeil, apprentissage et cardio-vasculaire) | |

| | | | |
|-------------|--|---|---|
| 69 | Collectif en aménag. urbain H-M | Bruit (risque d'augmentation bruit si accès au blv) | |
| 69 | | Circulation (accès par Moreau, Marlborough, Pie-IX et Viau suffisent pour le quartier) | |
| 70 | | Consultation (pétitions et comités rues doiv. être respect.) | |
| 69 | | Pollution (y aura augmentation sur Davidson, Bennett et Bourbonnière si accès au blv) | |
| 69 | | Qualité de vie (y aura augment. volume circul., camions et vitesse sur Davidson, Bennett et Bourbonnière si accès blv) | |
| 69 | | Sécurité (danger pour enfants si Davidson, Bennett et Bourbonnière donnent accès au blv) | |
| 68 | | Comités citoyens (parents ou résid.) | Bruit (y aura augmentation circulation lourde sur Fullum si accès blv) |
| 74 | Bruit (y aura augmentation circulation sur Bennett) | | |
| 146 | Circulation (sens unique de Davidson n'affectera pas l'économie car c'est 1 voie de transit vers blv) | | |
| 146, 155 | Consultation (demandent à être consultés au sujet de Davidson et autres rues d'accès) | | |
| 68 | Coupure (l'augmentation de la circulation créera barrière psychologique sur Fullum car présence de plusieurs équipements sociaux) | | |
| 146 | Coupure (quartier sera coupé en 2 si la circulation sur Davidson se fait dans les 2 sens) | | |
| 68 | Pollution air (blv augmentera trafic lourd sur Fullum) | | |
| 51 | Qualité de vie (dégradation qdev causée par circulation) | | |
| 77, 104 | Qualité de vie (exige l'assurance d'une meilleure qdev sur Davidson et Bourbonnière si accès non fermés) | | |
| 146, 155 | Qualité de vie (sens unique doit rester sur Davidson) | | |
| 51 | Sécurité (danger p. enfants si Létourneux accède au blv) | | |
| 69, 98, 146 | Sécurité (danger pour enfants et personnes âgées sur Davidson car présence garderies, écoles, parcs, bibliothèques, résidences et piscines) | | |
| 68 | Sécurité (l'augmentation du trafic lourd sur Fullum augmentera le risque d'accidents) | | |
| 77, 78 | Sécurité (trop d'accidents depuis 3 ans sur Bourbonnière, Pie-IX et Davidson) | | |

| | | | | |
|---------------|-----------------------------------|---|--|--|
| 51 | | Stationnement (augmentation circulation sur Létourneau limitera le stationnement p. résidents) | | |
| 70 | | | Sécurité (accroissement circulat. sur Pie-IX aura comme effet d'y augmenter le risque d'accidents) | |
| 68 | Ville de Montréal | | Circulation (accès au blv par Fullum nécessaire et pas d'augmentation prévue de la circulation) | |
| 78, 98 | | | Circulation (camions doivent se rendre aux commerces) | |
| 83 | | | Mitigation (si augmentation circulation sur Fullum il sera possible de limiter la circulation) | |
| 83 | | | Mitigation (pour circ. Davidson, Pie-IX et Bourbonnière, repavage chaussée poss. pour réduction bruit) | |
| 98 | | | Mitigation (pour circ. Davidson, amélioration possible de l'environnement phys. par «Place au soleil ») | |
| 83 | | | Mitigation (camionnage sera exclu des rues résidentielles sauf sur Pie-IX) | |
| 75, 78 | | | Consultation (pop. doit décider sens circul. Davidson / Mtl donne raison aux citoyens de Bennett) | |
| 75, 104 | | | Qualité de vie (fermeture de Bennett et sens unique de Davidson nécessaire p. amél. qdev) | |
| 104, 117, 145 | | SIDAC Ontario | | Économie (sens unique sur Davidson diminuera clientèle venant du nord en autos ou en autobus) |
| 145 | | Association des commerçants H-M | | Économie (sens unique sur Davidson diminuera clientèle venant du nord) |
| 60 | Commission de consultation popul. | | Espace (tourne-bridges consomment trop d'espace) | |

Objet de préoccupation: construction d'habitations de 3 étages au nord du boulevard V-M

| # ARTICLE | ACTEURS | ARGUMENTS POUR | ARGUMENTS CONTRE |
|----------------|--------------------------------|--|--|
| 26 | MTQ (et conseil des ministres) | Insonorisation (des techniques efficaces existent) | |
| 46, 73 | | Logement social (centaines de HLM seront construits) | |
| 42, 61 | | Socio-économie (en redonnant une vocation résidentielle au secteur) | |
| 30 | | | Pollution (y aura augmentation pollution air et niveaux de bruit due à la proximité du blv) |
| 44, 45, 65, 86 | Min. Habitation Qc | Logement social (possibilité de subventionner des HLM) | |
| 61 | | Vie de quartier (préservation du caractère résidentiel) | |

| | | | |
|------------|--|---|--|
| 128 | Députée Qc H-M | Logement social (aide aux familles à faibles revenus) | |
| 76 | | Qualité de vie (permettra 1 meilleurs qdev dans quartier) | |
| 48, 76 | | Respect (logements à offrir à ceux qui ont été délogés) | |
| 41, 52, 86 | | Socio-économie (aide au développement communautaire et commercial dans le secteur) | |
| 31 | Député Qc Ste-Marie, H-M, St-Jacques et Bourget) | Insonorisation (techniques d'insonorisation efficaces et l'État peut subventionner coûts) | |
| 24 | | Logement (besoin de logements dans quartier est plus grand que jardins communautaire) | |
| 24 | | Logement social (aide aux familles à faibles revenus) | |
| 24, 31 | | Socio-économie (revitalisation du secteur et construction domiciliaire créera emplois dans quartier) | |
| 41 | Conseiller Maisonneuve | Socio-économie (aide au développement communautaire et commercial dans secteur) | |
| 54 | Association des locataires de H-M | Logement social (suite aux démolitions, Québec a une dette de 1300 logements) | |
| 41 | Associat. marchands rue Ste-Catherine | Insonorisation (techniques d'insonorisation efficaces existent et résidants s'accommodent au bruit) | |
| 41 | | Socio-économie (aide au développement communautaire et commercial dans secteur) | |
| 81 | Office municipal d'habitation de Mtl | Architecture (doit y avoir intégration architecturale) | |
| 100 | | Logement social (aide aux familles à faibles revenus) | |
| 33 | Coopérative d'habitation Dézéry | Insonorisation (logements seront bien insonorisés) | |
| 33 | | Logement social (aide aux familles à faibles revenus) | |
| 33 | | Qualité de vie (possibilité pouvoir vivre dans logements neufs et bien chauffés) | |
| 33 | | Socio-économie (emplois pour travailleurs de la construction de la région) | |
| 60 | Commission de consultation popul. | Architecture (doit y avoir intégration architecturale) | |
| 60 | | Logement social (aide aux familles à faibles revenus) | |
| 60 | | Qualité de vie (priorité doit être accordée à la qdev et non à la quantité de logements) | |
| 27, 52, 54 | Regroupement d'organismes | Architecture (intégration architecturale dans quartier) | |

| | | | |
|------------------------|---|---|---|
| 26, 27, 28 | | Environnement (il y aura des espaces verts à proximité) | |
| 27 | | Insonorisation (il est possible d'insonoriser logements et d'améliorer leur disposition) | |
| 26 | | Logement (améliorations des conditions de logements) | |
| 26, 27, 28, 44, 52, 55 | | Logement social (aide aux familles à faibles revenus) | |
| 26, 52, 54 | | Qualité de vie (amélioration de la qdev dans quartier) | |
| 26 | | Socio-économie (amélioration des conditions de vie près de Ste-Catherine) | |
| 27 | | | Bruit (causé par proximité du blv) |
| 27 | | | Pollution (pollution air déjà fréquente dans secteur vu présence industries et Port) |
| 71, 91 | Collectif en aménag. urbain H-M | Logement social (occasion de venir en aide aux familles pauvres et aux 18-30 ans) | |
| 91 | | | Bruit (résidence pour personnes âgées sera construite où normes déjà dépassées, soit coin Pie-IX et blv) |
| 26 | Spécialistes Villes de Mtl, UdeM et en architecture | Insonorisation (techniques efficaces existent) | |
| 40 | | | Bruit (même avec protection contre le bruit, les niveaux dépasseront les normes fixées par Mtl) |
| 34, 56 | Ville de Montréal | | Bruit (causé par proximité d'une lourde artère de circul.) |
| 34, 56 | | | Pollution air (vu proximité blv) |
| 43, 48 | | Logement social (pourrait s'intégrer dans cadre «Opération 20 000 logements») | |
| 91, 100 | Comités citoyens (et résidants) | | Bruit (coin Pie-IX et blv sera trop bruyant pour résidence) |
| 55 | | | Pollution (de l'air et ambiance sonore vu proximité blv) |
| 52 | | | Qualité de vie (réduite vu présence du blv) |
| 84 | | Logement social (occasion venir en aide aux 18-30 ans) | |
| 59 | Député Qc comté de Laporte | | Circulation (préférable de garder cet espace de circulation pour désengorger le Métropolitain) |
| 54 | Les services à l'habitation H-M | | Bruit (trop près du blv) |
| 54 | | | Pollution air (trop près du blv) |
| 54 | Groupe Ressources Techniques H-M | | Bruit (trop près du blv) |
| 54 | | | Pollution air (trop près du blv) |

| | | | |
|----|---|--|--|
| 51 | Ass. québ. p. déf. droits retraités et préretraités H-M | | Bruit (ne devrait pas y avoir de logements à proximité du blv puisque niveaux bruit seront plus élevés) |
| 32 | CICD Ste-Marie (centre d'informat. commun. et dépana.) | | Bruit (y aura une augmentation bruit vu proximité blv) |
| 32 | | | Insonorisation (résidants doivent pouvoir ouvrir les fenêtres durant l'été) |
| 32 | | | Pollution air (air sera plus polluée vu proximité blv) |
| 32 | | | Sécurité (risque d'accid. sera plus grand vu élargis. N-D) |

Objet de préoccupation: aménagement d'un talus au nord du boulevard V-M (avec piste cyclable)

| # ARTICLE | ACTEURS | ARGUMENTS POUR | ARGUMENTS CONTRE |
|-----------|--|---|---|
| 43 | MTQ | Bruit (aura pour effet d'atténuer le bruit) | |
| 84 | | Bruit (corrections seront apportées au talus antibruit pour le rendre plus efficace) | |
| 61 | | Espace tampon (espace qui permettra de séparer les quartiers résidentiels du blv) | |
| 61 | | Espaces verts (à la disposition de la population) | |
| 61 | | Esthétique (rehaussement de l'aspect esthétique) | |
| 34 | Ville de Montréal | Zone tampon (protègerait résidants des inconvén. du blv) | |
| 24 | Députés Qc H-M, Ste-Marie, St-Jacques et Bourget | Qualité de vie (espaces verts pour résidants du quartier) | |
| 40 | Architecte paysagiste UdeM | Bruit (petites collines pour diminuer bruit) | |
| 54 | Les services à l'habitation H-M | Espaces verts (faut plus d'espaces verts car résidants passent vacances sur leur balcon) | |
| 54 | Groupe de Ressources Techniques H-M | Espaces verts (faut plus d'espaces verts car résidants passent vacances sur leur balcon) | |
| 54, 74 | CLSC H-M | | Bruit (talus pas assez haut pour être efficace) |
| 91 | Collectif en aménag. urbain H-M | | Bruit (non efficace sur le plan sonore) |
| 107 | | | Espace tampon (à moins que l'on double zone actuelle) |
| 60 | Commission de consultation popul. | | Bruit (à moins qu'une étude prouve l'efficacité sur plan sonore) |

| | | | |
|--------|--|--|---|
| 60 | | | Consultation (à moins que population soit consultée et qu'elle soit en accord) |
| 61, 92 | Comités citoyens | | Bruit (craintes quant à l'efficacité sonore) |
| 41 | Associat. marchands rue Ste-Catherine | | Socio-économie (mieux vaut construire des logements pour stimuler l'économie) |
| 79 | Journaliste | | Bruit (talus pas assez haut et continu pour être efficace) |

Objet de préocc.: utilisation de la voie de desserte du Port pour recevoir camionnage du boul. V-M

| # ARTICLE | ACTEURS | ARGUMENTS POUR | ARGUMENTS CONTRE |
|-----------|---|--|------------------|
| 105 | Association libérale provinciale de Maisonneuve | Circulation (élimination camionnage sur blv) | |
| 33, 110 | Député Qc H-M et Ste-Marie | Qualité de vie (amélioration qdev pour résidants) | |
| 110 | Collectif en aménag. urbain H-M | Qualité de vie (amélioration qdev pour résidants) | |
| 33 | Coopérative d'habitation Dézéry | Logement (il y aura plus de place pour les habitations) | |

Objet de préoccupation: construction d'un écran antibruit au nord du boulevard V-M

| # ARTICLE | ACTEURS | ARGUMENTS POUR | ARGUMENTS CONTRE |
|-----------|---------------------------------|---|---|
| 105 | MTQ | Bruit (existe panneaux absorbants qui améliorent le rendement acoustique) | |
| 76, 106 | | Consultation (population sera consultée sur la nécessité d'un écran antibruit) | |
| 105 | | Espace visuel (existe murs qui cachent moins la vue / avec sections placées en diagonales) | |
| 61, 67 | | Planification (si nécessaire après études impacts sonores) | |
| 40 | Architecte paysagiste de l'UdeM | Bruit (faudrait un court mur en plus des buttes pour diminuer pollution sonore) | |
| 107 | Collectif en aménag. urbain H-M | | Vie sociale (la population n'en veut pas) |
| 105 | Comités citoyens | | Consultation (citoyens ne veulent pas se faire imposer un écran antibruit) |
| 84 | | | Esthétique (ne serait pas esthétique) |
| 84 | | Bruit (solution plus efficace que le talus antibruit) | |

| | | | |
|---|--|---|---|
| 106 | Spécialistes ayant réalisés l'étude d'impacts sonores | | Esthétique (mur doit être de 8m de haut, ce qui affectera considérablement l'allure du quartier) |
| 106 | | | Économie (mur doit être de 8m de haut, ce qui élèvera considérablement les coûts de construction) |
| Objet de préoccupation: synchronisation des feux de circulation à 70 km/h sur le boulevard V-M | | | |
| # ARTICLE | ACTEURS | ARGUMENTS POUR | ARGUMENTS CONTRE |
| 106 | Spécialistes ayant réalisés l'étude d'impacts sonores | Bruit (réduction du niveau sonore) | |
| 106 | | Économie (permettra de réduire la hauteur nécessaire des écrans antibruit: 4,5 m au lieu de 8 m) | |
| Objet de préoccupation: construction d'usines légères au nord du boulevard V-M | | | |
| # ARTICLE | ACTEURS | ARGUMENTS POUR | ARGUMENTS CONTRE |
| 31 | Député Qc Ste-Marie | Socio-économie (revitalisation du quartier à condition de laisser de la place au logement) | |
| 32 | CICD Ste-Marie (centre d'informat. commun. et dépana.) | Socio-économie (mieux que construction de logements pour régler problème du chômage) | |
| 34 | Ville de Montréal | | Espace (150 pieds de profondeur ne sera peut-être pas suffisant pour la construction d'usines légères) |

ARTICLES CONSULTÉS DANS L'HEBDOMADAIRE LES NOUVELLES DE L'EST

| # | DATE | AUTEUR | TITRE |
|-----|----------|---|--|
| 024 | 28/09/77 | non identifié | Le projet d'autoroute est-ouest est définitivement abandonné. |
| 026 | 28/02/78 | Non identifié | Vers le Boulevard Notre-Dame... |
| 027 | 21/03/78 | Blanchard, Laurent | La nouvelle vocation du "boulevard" Notre-Dame. |
| 028 | 04/04/78 | Blanchard, Laurent | De quoi aura l'air le boulevard Notre-Dame dans quelques années? |
| 029 | 02/05/78 | Blanchard, Laurent | Le boulevard Notre-Dame, pas de voie rapide pour autobus? |
| 030 | 16/01/79 | Blanchard, Laurent | Le projet de logements abandonné? Le boulevard Notre-Dame refait surface. |
| 031 | 30/01/79 | Blanchard, Laurent | "Le projet de logements est plus en vie que jamais". Bisailon et Burns en guerre contre les rumeurs d'abandon du projet de logements le long de la rue Notre-Dame. |
| 032 | 06/02/79 | Blanchard, Laurent | Autoroute est-ouest, des réactions diverses aux déclarations des députés Burns et Bisailon. |
| 033 | 20/02/79 | Blanchard, Laurent | "Nous avons choisi de vivre en ville". |
| 034 | 13/11/79 | non identifié | Rue Notre-Dame: une autoroute maquillée en boulevard et des logements qui ne font pas l'unanimité. |
| 035 | 29/04/80 | Blanchard, Laurent | Boulevard Ste-Marie, la construction du premier tronçon débutera l'automne prochain. |
| 036 | 23/06/80 | Tellier, Christine | En attendant le boulevard Ville-Marie..., Rue Notre-Dame, un désert qui aura bientôt dix ans. |
| 037 | 01/09/81 | Tellier, Christine; Blanchard, Laurent | Le boulevard Ville-Marie (encore) remis en question? |
| 038 | 13/10/81 | non identifié | Boulevard Ville-Marie, Michel Clair rencontre les intervenants du quartier. |
| 039 | 20/10/81 | Blanchard, Laurent | Le verrons-nous un jour? Une "nième" consultation de la dernière chance. |
| 040 | 13/07/82 | Gosselin, Régent; Labrecque, Michel | Boulevard Ville-Marie: un étudiant propose un nouvel aménagement. |
| 041 | 03/08/82 | Labrecque, Michel | Boulevard Ville-Marie: les marchands de la rue Ste-Catherine réclament des logements. |
| 042 | 15/03/83 | Baraby, Pierre | Les résidus de terrains serviront à la construction de 542 logements. |
| 043 | 15/03/83 | Baraby, Pierre | Pas de décision avant 5 ans pour la construction du boulevard. |
| 044 | 22/03/83 | Baraby, Pierre | Boulevard Ville-Marie: le débat continue! |
| 045 | 29/03/83 | Baraby, Pierre | Boulevard Ville-Marie, le ministre Tardif intéressé par les terrains. |
| 046 | 17/05/83 | Baraby, Pierre | Deux hypothèses à l'étude pour le boulevard Ville-Marie. |
| 047 | 14/06/83 | Baraby, Pierre | Un colloque populaire pour discuter de l'avenir du quartier. |
| 048 | 23/08/83 | Baraby, Pierre | Une première entente entre Québec et Montréal pour le boulevard Ville-Marie. |
| 049 | 13/09/83 | Baraby, Pierre | Audiences publiques sur l'aménagement du boulevard Ville-Marie, Un document de travail pour amorcer la réflexion. |
| 050 | 20/09/83 | Baraby, Pierre | Colloque sur le boulevard Ville-Marie, Le collectif dévoile le nom des cinq commissaires. |
| 051 | 18/10/83 | Baraby, Pierre | Boulevard Ville-Marie, Pas d'autoroute, des logements à prix modique, disent les vieux. |
| 052 | 01/11/83 | Baraby, Pierre | Colloque pour l'aménagement du boulevard Ville-Marie, Rejet du projet du ministère des Transports. |
| 053 | 08/11/83 | Baraby, Pierre | Début des travaux du boulevard Ville-Marie, Michel Clair et Louise Harel veulent attendre encore. |
| 054 | 08/11/83 | Baraby, Pierre | Les mémoires sur le boulevard Ville-Marie, Des interrogations et beaucoup d'inquiétudes. |
| 055 | 08/11/83 | Baraby, Pierre | Un colloque qui ne rend pas justice aux mémoires déposés. |
| 056 | 22/11/83 | Baraby, Pierre | Boulevard Ville-Marie: la Ville tient bel et bien à une autoroute en plus des voies de service. |
| 057 | 06/12/83 | Lorange, Pierre, VP Mtl et cons. H-M | Document du Service de la Circulation sur le boulevard Ville-Marie: Pierre Lorange répond. |
| 058 | 06/12/83 | Baraby, Pierre | Le rapport du Service de la Circulation, "C'est ce qu'on pouvait penser depuis longtemps". |
| 059 | 06/12/83 | Baraby, Pierre | "Le port ne s'en va pas sur la Rive Sud". |
| 060 | 13/12/83 | Baraby, Pierre | Boulevard Ville-Marie, Les commissaires dévoilent leurs recommandations. |
| 061 | 31/01/84 | MTQ | Parachèvement du boulevard Ville-Marie, Transport-Québec lance un appel d'offres. |
| 062 | 07/02/84 | Baraby, Pierre | Le publi-reportage du gouvernement sur le boulevard Ville-Marie, "on nous a promis le dialogue, on nous offre la propagande". |
| 063 | 07/02/84 | Non identifié | "Cette publicité fait le point et donne l'heure juste". |
| 065 | 10/04/84 | Baraby, Pierre | Le Collectif sur l'aménagement: malgré des acquis, on est toujours contre le projet. |

| | | | |
|-----|----------|--------------------------------------|--|
| 067 | 15/05/84 | Baraby, Pierre | Construction du boulevard Ville-Marie: c'est reparti! |
| 068 | 29/05/84 | Baraby, Pierre | Pour des raisons de sécurité, Dans Ste-Marie, des groupes de citoyens s'opposent à ce que la rue Fullum serve d'accès au boulevard Ste-Marie. |
| 069 | 12/06/84 | Baraby, Pierre | Accès au boulevard Ville-Marie: des pétitions circulent pour demander la fermeture des trois autres rues. |
| 070 | 26/06/84 | Baraby, Pierre | Les pétitions pour la fermeture des rues Davidson, Bourbonnière et Bennett, Des divergences sur les actions à mener. |
| 071 | 03/07/84 | Baraby, Pierre | Rétrocession des terrains expropriés en trop: à la veille d'une entente. |
| 073 | 28/08/84 | Baraby, Pierre | Boulevard Ville-Marie: 100% de logements sociaux. |
| 074 | 02/09/84 | Lortie, André | Les résidants de la rue Bennett ne veulent pas que leur rue devienne une voie d'accès au boulevard Ville-Marie. |
| 075 | 18/09/84 | Hébert, Diane | victoire pour les résidants de la rue Bennett, leur rue ne donnera pas accès au boulevard Ville-Marie. |
| 076 | 18/09/84 | Hébert, Diane | L'aménagement du boulevard Ville-Marie: Mine de rien, les travaux avancent. |
| 077 | 09/10/84 | Hébert, Diane | Au tour des résidants des rues Pie IX, Bourbonnière et Davidson de s'exprimer. |
| 078 | 23/10/84 | Baraby, Pierre | Assemblée des résidants des rues Davidson, Bourbonnière et Pie IX, Quatre demandes soumises a Pierre Lorange. |
| 079 | 23/10/84 | Baraby, Pierre | Talus antibruit ou écran de fumée? |
| 080 | 23/10/84 | Baraby, Pierre | Accès au boulevard Ville-Marie, La rue Fullum sera fermée à la circulation. |
| 081 | 08/01/85 | Non identifié | Boulevard Ville-Marie: les premiers logements mis en chantier le printemps prochain. |
| 083 | 26/02/85 | Baraby, Pierre | Les demandes des comités des rues Davidson, Bourbonnière et Pie IX, Les réponses de Pierre Lorange satisfont presque tout le monde. |
| 084 | 07/05/85 | Baraby, Pierre | 50 personnes font le point sur le dossier du boulevard Ville-Marie. |
| 086 | 18/06/85 | Baraby, Pierre | Québec et Montréal inaugurent le début des travaux de construction des 410 logements du boulevard V-M et signent le protocole d'entente sur la rétrocession. |
| 088 | 18/06/85 | Non identifié | Moratoire sur la voie de desserte. |
| 089 | 25/06/85 | Non identifié | Boulevard Ville-Marie: un peu vaut mieux... |
| 091 | 16/07/85 | Baraby, Pierre | Le Collectif sur l'Aménagement réagit au protocole d'entente. |
| 092 | 10/09/85 | Baraby, Pierre | Boulevard Ville-Marie: début de l'étude d'impact sonore promise par Québec. |
| 094 | 12/11/85 | Non identifié | Le Collectif en aménagement urbain reprend ses activités. |
| 095 | 18/02/86 | Baraby, Pierre | Retard dans les travaux du tronçon De Lorimier et du Havre. |
| 098 | 18/03/86 | Baraby, Pierre | Rue Davidson: des sens uniques envisagés? |
| 099 | 12/08/86 | Baraby, Pierre | Le Collectif prépare son automne ...électoral. |
| 100 | 26/08/86 | Baraby, Pierre | HLM pour personnes âgées le long de Notre-Dame, 70 logements de plus que prévu seront construits mais ailleurs dans le quartier. |
| 102 | 30/09/86 | Baraby, Pierre | Le Collectif tient une soirée de consultation, Des propositions pour le développement du sud-ouest du quartier. |
| 103 | 21/10/86 | Baraby, Pierre | Rue Notre-Dame: futur boulevard ou autoroute? |
| 104 | 03/02/87 | Baraby, Pierre | Rue Davidson: un dossier pratiquement réglé et à la satisfaction des résidants. |
| 105 | 10/02/87 | Non identifié | Boulevard Ville-Marie, Des adjoints du ministre des Transports en visite dans le quartier. |
| 106 | 24/02/87 | Baraby, Pierre | Les impacts du futur boulevard Ville-Marie, Les citoyens devront choisir entre deux maux. |
| 107 | 03/03/87 | Baraby, Pierre | L'étude d'impact sonore: un élément important laissé pour compte. |
| 109 | 02/06/87 | Baraby, Pierre | Assemblée publique du Collectif sur l'aménagement urbain, Une fois de plus, les politiciens se prononcent sur le dossier du boulevard Ville-Marie. |
| 110 | 09/06/87 | Laporte, Michel, Député Ste-Marie | Une suite à l'assemblée publique du Collectif du 27 mai dernier. |
| 111 | 03/11/87 | Baraby, Pierre | Le Collectif propose ses services à la ville. |
| 113 | 16/08/88 | Baraby, Pierre | Plan d'action du Ministère des Transports, boulevard Ville-Marie: pas avant 1993. |
| 117 | 09/05/89 | Lemieux, Guy | intérêts économiques et qualité de vie se confrontent pour donner un sens à la rue Davidson. |
| 119 | 05/09/89 | Lemieux, Guy | Réaménagement du parc Morgan, Le Collectif en aménagement urbain commence à s'impatisier. |
| 120 | 19/12/89 | Lemieux, Guy | Trois ans après les recommandations du CREEM, "La plus grande réalisation aura été de réunir à la même table les différents intervenants économiques de tous les milieux". |
| 128 | 23/08/94 | Berubé, André | Louise Harel s'engage à promouvoir l'aménagement de 500 nouveaux logements sociaux dans HM. |
| 145 | 03/12/96 | Sorin, Corinne | Conseil de quartier, Un assemblée brève et bien ordinaire. |
| 146 | 17/12/96 | Sorin, Corinne | Une pétition est déposée cet après-midi à l'hôtel de ville, Les résidants de la rue Davidson veulent maintenir le statu quo. |
| 155 | 16/12/97 | Sorin, Corinne | Dernière assemblée municipale locale de l'année, Un Conseil de quartier courtois et civilisé. |

ANNEXE D

**PROFIL DÉMOGRAPHIQUE ET SOCIO-ÉCONOMIQUE
DU SECTEUR D'ÉTUDE**

INTRODUCTION

Cette annexe dresse le profil démographique et socio-économique de la zone d'enquêtes (quadrilatère Ste-Catherine / Notre-Dame / Vimont / Fullum) à partir des secteurs de dénombrement (les plus petites unités de recensement) qui la recourent. Une zone d'étude élargie a ainsi été délimitée, dont la plus grande partie est située dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve et la partie la plus à l'ouest dans le quartier Ste-Marie (figure D1).

À partir des données complètes des recensements de Statistique Canada de 1981, 1986, 1991 et partielles du recensement de 1996, cette annexe:

- établit le profil démographique et socio-économique de la zone d'étude¹ en 1991;
- relève les tendances évolutives entre 1981 et 1991 (ou selon le cas 1996);
- compare la zone d'étude avec le quartier Hochelaga-Maisonneuve² et la ville de Montréal pour le recensement de 1991.

Les données correspondant à la zone d'étude ont été compilées par le groupe GEOCOM à partir des secteurs de dénombrement recoupant le quadrilatère Ste-Catherine / Notre-Dame / Vimont / Fullum. Pour le recensement de 1991, le territoire ainsi formé s'étend de la rue de Lorimier à l'ouest jusqu'à la voie du C.N. à l'est, du fleuve au sud jusqu'à la rue Ontario (dans Ste-Marie) et la rue Adam (dans Hochelaga-Maisonneuve) pour les limites les plus au nord (figure D1).

¹ L'appellation de "zone d'étude" tout au long de l'annexe fait référence au territoire s'étendant jusqu'aux limites des secteurs de dénombrement recoupant le quadrilatère Ste-Catherine / Notre-Dame / Vimont / Fullum.

² Nous avons choisi d'établir une comparaison avec le quartier Hochelaga-Maisonneuve parce que la plus grande partie de la zone d'étude se situe dans ce quartier.

Sa superficie, en terme d'espace résidentiel, représente près de deux fois celle de la zone d'enquêtes. Les limites de certains secteurs de dénombrement ont été modifiées entre les recensements de 1986 et 1991. Toutefois, la superficie occupée par l'espace résidentiel varie peu selon les recensements.

Les données correspondant au quartier Hochelaga-Maisonneuve ont été obtenues en compilant les données des districts électoraux Hochelaga et Maisonneuve³. Le territoire considéré s'étend de la voie du C.P. à l'ouest (rue Moreau) jusqu'à la voie du C.N. à l'est (rue Vimont), du fleuve au sud jusqu'à la rue Sherbrooke à la limite nord du district Hochelaga et jusqu'à la rue de Rouen à la limite nord du district Maisonneuve⁴ (figure D2).

L'analyse porte successivement sur:

- l'évolution démographique et la distribution de la population selon l'âge et le sexe;
- l'état matrimonial, la taille des ménages et la structure des familles;
- la langue, l'origine ethnique et la population immigrante;
- le niveau de scolarité;
- l'emploi et le revenu;
- la mobilité de la population et les logements.

³ "Annuaire statistique des districts électoraux de la Ville de Montréal. Recensement de 1991, profils A et B". Service des affaires institutionnelles, Ville de Montréal (1994).

⁴ Les limites du quartier Hochelaga-Maisonneuve diffèrent selon que l'on parle des limites du CLSC, du quartier municipal de planification, des districts électoraux... Nous avons pris en considération les districts électoraux de la Ville de Montréal parce que les données complètes du recensement de 1991 étaient disponibles par district. L'appellation de "quartier" fait ainsi référence aux districts Hochelaga et Maisonneuve dans la présente annexe.

1. ÉVOLUTION ET STRUCTURE DE LA POPULATION

1.1 Évolution démographique

La population de la zone d'étude a diminué entre 1981 et 1996. Pendant la même période, la population de la ville de Montréal est demeurée relativement stable. La densité moyenne du quartier Hochelaga-Maisonneuve est supérieure à celle de l'ensemble de la ville de Montréal (tableau 1).

Tableau 1. Taux de variation de la population et densité.

| Zone d'étude | 1981 | 1986 | 1991 | 1996 |
|-------------------------------|--------|---------|--------|--------|
| Population totale | 12 059 | 9 932 | 9 390 | 8 838 |
| Variation (depuis rec. préc.) | - | - 17,6% | - 5,5% | - 5,9% |

| 1991 | Zone d'étude | Districts H-M | Montréal |
|------------------------------|--------------|---------------|-----------|
| Population totale | 9 390 | 37 402 | 1 017 837 |
| Variation (1986-91) | - 5,5% | - | + 0,2% |
| Densité (h/km ²) | - | 7 958 | 5 743 |
| 1996 | Zone d'étude | Districts H-M | Montréal |
| Population totale | 8 838 | - | 1 016 376 |
| Variation (1991-96) | - 5,9% | - | - 0,1% |
| Densité (h/km ²) | - | - | 5 739 |

1.2 Structure par âge et par sexe

1.2.1 Distribution de la population selon l'âge

La distribution de la population par groupes d'âge montre que les personnes de moins de 25 ans représentaient près de 40% de la population de la zone d'étude en 1981, mais à peine 30% en 1991. La baisse était surtout sensible au niveau des jeunes de 15-24 ans. À l'opposé, la proportion d'adultes de 25 à 44 ans et de personnes âgées s'est accrue, ce qui a entraîné un vieillissement de la population (la moyenne d'âge a augmenté de près de 2 ans entre 1986 et 1991). La répartition de la population selon l'âge était comparable dans Hochelaga-Maisonneuve et Montréal en 1991 (tableau 2).

Tableau 2. Distribution de la population par groupes d'âge.

| Zone d'étude | 1981 | 1986 | 1991 |
|----------------|-------|-------|-------|
| 0-14 ans | 17,2% | 16,3% | 16,1% |
| 15-24 ans | 21,0% | 18,0% | 13,2% |
| 25-34 ans | 14,4% | 19,7% | 21,2% |
| 35-44 ans | 9,8% | 11,7% | 14,6% |
| 45-54 ans | 12,6% | 9,9% | 9,5% |
| 55-64 ans | 11,5% | 12,1% | 10,6% |
| 65 ans et plus | 13,5% | 12,2% | 14,7% |
| Moyenne d'âge | - | 36,5 | 38,3 |

| 1991 | Zone d'étude | Districts H-M | Montréal |
|----------------|--------------|---------------|----------|
| 0-14 ans | 16,1% | 15,3% | 14,6% |
| 15-24 ans | 13,2% | 13,9% | 13,6% |
| 25-34 ans | 21,2% | 21,7% | 20,6% |
| 35-44 ans | 14,6% | 14,2% | 15,1% |
| 45-54 ans | 9,5% | 10,0% | 10,9% |
| 55-64 ans | 10,6% | 10,7% | 10,5% |
| 65 ans et plus | 14,7% | 14,3% | 14,6% |
| Moyenne d'âge | 38,3 | - | - |

1.2.2 Distribution de la population selon l'âge et le sexe

Les résidants de sexe féminin étaient plus nombreux que les résidants de sexe masculin dans la zone d'étude entre 1981 et 1991. Cependant, l'écart a diminué d'un recensement à l'autre (la différence était plus marquée pour Hochelaga-Maisonneuve et surtout Montréal en 1991). Les hommes de 25-34 ans formaient le groupe le plus important. Par ailleurs, la moyenne d'âge des femmes (plus de 40 ans) était de près de cinq ans supérieure à celle des hommes (tableau 3).

Tableau 3. Distribution de la population par groupes d'âge et par sexe.

| Zone d'étude | 1981 | 1986 | 1991 |
|----------------------|--------------|--------------|--------------|
| Sexe masculin | 48,4% | 49,3% | 49,9% |
| 0-14 ans | - | 8,7% | 8,6% |
| 15-24 ans | - | 9,1% | 7,0% |
| 25-34 ans | - | 10,1% | 11,2% |
| 35-44 ans | - | 6,4% | 7,9% |
| 45-54 ans | - | 4,7% | 4,8% |
| 55-64 ans | - | 5,9% | 5,2% |
| 65 ans et plus | - | 4,5% | 5,2% |
| Moyenne d'âge | - | 34,9 | 35,9 |
| Sexe féminin | 51,6% | 50,7% | 50,1% |
| 0-14 ans | - | 7,6% | 7,4% |
| 15-24 ans | - | 8,8% | 6,3% |
| 25-34 ans | - | 9,6% | 10,1% |
| 35-44 ans | - | 5,3% | 6,6% |
| 45-54 ans | - | 5,2% | 4,7% |
| 55-64 ans | - | 6,3% | 5,5% |
| 65 ans et plus | - | 7,7% | 9,5% |
| Moyenne d'âge | - | 38,0 | 40,7 |

| 1991 | Zone d'étude | Districts H-M | Montréal |
|----------------------|--------------|---------------|--------------|
| Sexe masculin | 49,9% | 48,6% | 47,9% |
| 0-14 ans | 8,6% | 8,0% | 7,5% |
| 15-24 ans | 7,0% | 6,9% | 6,8% |
| 25-34 ans | 11,2% | 11,4% | 10,7% |
| 35-44 ans | 7,9% | 7,5% | 7,6% |
| 45-54 ans | 4,8% | 4,8% | 5,2% |
| 55-64 ans | 5,2% | 5,0% | 4,8% |
| 65 ans et plus | 5,2% | 4,9% | 5,4% |
| Moyenne d'âge | 35,9 | - | - |
| Sexe féminin | 50,1% | 51,4% | 52,1% |
| 0-14 ans | 7,4% | 7,3% | 7,1% |
| 15-24 ans | 6,3% | 7,0% | 6,9% |
| 25-34 ans | 10,1% | 10,2% | 10,0% |
| 35-44 ans | 6,6% | 6,7% | 7,5% |
| 45-54 ans | 4,7% | 5,2% | 5,7% |
| 55-64 ans | 5,5% | 5,7% | 5,7% |
| 65 ans et plus | 9,5% | 9,4% | 9,2% |
| Moyenne d'âge | 40,7 | - | - |

2. STRUCTURE DES MÉNAGES ET DES FAMILLES

2.1 État matrimonial

En 1981, les personnes célibataires (jamais mariées) ne représentaient qu'un peu plus d'un tiers de la population âgée de 15 ans et plus dans la zone d'étude; en 1991, elles en formaient la moitié. La proportion de personnes divorcées a également augmenté durant cette période, mais dans une moindre mesure (près de 7%). À l'opposé, la proportion de personnes légalement mariées, qu'elles soient ou non séparées, a chuté d'environ 20%. La situation matrimoniale était comparable dans l'ensemble du quartier Hochelaga-Maisonneuve en 1991. Cependant, à l'échelle de Montréal, les personnes mariées étaient presque aussi nombreuses que les personnes célibataires (tableau 4).

Tableau 4. État matrimonial (15 ans et plus).

| Zone d'étude | 1981 | 1986 | 1991 |
|------------------------------|-------|-------|-------|
| Célibataires (jamais mariés) | 35,8% | 38,6% | 50,1% |
| Mariés (y compris séparés) | 48,7% | 45,4% | 28,2% |
| Divorcés | 4,7% | 7,4% | 11,4% |
| Veufs | 10,8% | 8,6% | 10,3% |

| 1991 | Zone d'étude | Districts H-M | Montréal |
|------------------------------|--------------|---------------|----------|
| Célibataires (jamais mariés) | 50,1% | 48,6% | 42,8% |
| Mariés (y compris séparés) | 28,2% | 30,9% | 40,8% |
| Divorcés | 11,4% | 10,7% | 8,3% |
| Veufs | 10,3% | 9,8% | 8,1% |

2.2 Taille des ménages

La taille des ménages a diminué entre 1981 et 1991 dans la zone d'étude (de 2,5 personnes par ménage à 2,0) puis a légèrement augmenté entre 1991 et 1996 (de 2,0 à 2,1). La proportion des personnes vivant seules s'est sensiblement accrue (plus de quatre ménages sur dix en 1991). Près des trois quarts des ménages comptaient au maximum deux personnes. Même si la proportion de personnes seules était plus élevée dans la zone d'étude, on relève peu de différence dans l'ensemble avec Hochelaga-Maisonneuve et Montréal quant à la taille des ménages (tableau 5).

Tableau 5. Taille des ménages.

| Zone d'étude | 1981 | 1986 | 1991 |
|----------------------------|-------|-------|-------|
| 1 personne | 31,6% | 33,6% | 42,1% |
| 2 personnes | 29,3% | 31,9% | 30,4% |
| 3 personnes | 16,2% | 17,1% | 14,7% |
| 4-5 personnes | 18,4% | 14,6% | 11,3% |
| 6 personnes ou plus | 4,5% | 2,8% | 1,5% |
| Nb. moy. de pers. / ménage | 2,5 | 2,3 | 2,0 |

| 1991 | Zone d'étude | Districts H-M | Montréal |
|----------------------------|--------------|---------------|----------|
| 1 personne | 42,1% | 40,7% | 38,5% |
| 2 personnes | 30,4% | 31,8% | 32,0% |
| 3 personnes | 14,7% | 15,2% | 14,4% |
| 4-5 personnes | 11,3% | 11,1% | 13,3% |
| 6 personnes ou plus | 1,5% | 1,3% | 1,8% |
| Nb. moy. de pers. / ménage | 2,0 | 2,0 | 2,1 |
| 1996 | Zone d'étude | Districts H-M | Montréal |
| Nb. moy. de pers. / ménage | 2,1 | - | 2,1 |

2.3 Structure des familles

La proportion de familles monoparentales est passée d'une sur quatre en 1981 à une sur trois en 1991 dans la zone d'étude (contre une sur cinq pour Montréal). La proportion était comparable dans l'ensemble du quartier Hochelaga-Maisonneuve. Dans neuf cas sur dix, c'est la mère qui s'occupait du ou des enfants. Contrairement aux deux recensements précédents, les familles époux / épouse (couples mariés ou en union libre) n'ayant pas d'enfant étaient plus nombreuses en 1991. Le nombre d'enfants par famille a diminué entre 1986 et 1991 (de 1,2 à 1,1), mais restait supérieur à la moyenne d'Hochelaga-Maisonneuve et Montréal (1,0). Les deux tiers de l'ensemble des familles époux / épouse et monoparentales avaient au moins un enfant; la proportion était un peu moins élevée pour Hochelaga-Maisonneuve et surtout Montréal (six familles sur dix) (tableau 6).

Tableau 6. Structure des familles.

| Zone d'étude | 1981 | 1986 | 1991 |
|--------------------------------|-------|-------|-------|
| Familles époux / épouse | 74,3% | 67,4% | 64,9% |
| Avec enfant(s) | 58,7% | 53,5% | 48,9% |
| Sans enfant | 41,3% | 46,5% | 51,1% |
| Familles monoparentales | 25,7% | 32,6% | 35,1% |
| Parent masculin | 14,8% | 9,0% | 12,4% |
| Parent féminin | 85,2% | 91,0% | 87,6% |
| Familles avec enfant(s) | 69,4% | 68,6% | 66,7% |
| Nb. moy. d'enfants / famille | - | 1,2 | 1,1 |

| 1991 | Zone d'étude | Districts H-M | Montréal |
|--------------------------------|--------------|---------------|----------|
| Familles époux / épouse | 64,9% | 69,0% | 79,6% |
| Avec enfant(s) | 48,9% | 47,3% | 50,7% |
| Sans enfant | 51,1% | 52,7% | 49,3% |
| Familles monoparentales | 35,1% | 31,0% | 20,4% |
| Parent masculin | 12,4% | 13,4% | 14,7% |
| Parent féminin | 87,6% | 86,6% | 85,3% |
| Familles avec enfant(s) | 66,7% | 63,6% | 60,8% |
| Nb. moy. d'enfants / famille | 1,1 | 1,0 | 1,0 |

3. LANGUE ET ETHNICITÉ

3.1 Langue

La zone d'étude et tout le quartier Hochelaga-Maisonneuve sont très majoritairement francophones. En 1991, neuf résidents sur dix avaient le français comme langue maternelle ou le parlaient à la maison (contre les deux tiers des Montréalais). Seulement une personne sur dix avait l'anglais ou une langue non officielle comme langue maternelle. On note cependant une progression des langues non officielles au détriment du français entre 1986 et 1991, tendance qui s'explique par l'installation accrue d'immigrants dans le quartier (tableau 7).

Tableau 7. Langue maternelle et langue parlée à la maison.

| Zone d'étude | 1981 | 1986 | 1991 |
|----------------------------------|-------|-------|-------|
| Langue maternelle | | | |
| Français | 91,8% | 94,2% | 89,5% |
| Anglais | 6,3% | 3,9% | 5,1% |
| Langues non officielles | 1,9% | 1,9% | 5,4% |
| Langue parlée à la maison | | | |
| Français | - | 93,8% | 92,3% |
| Anglais | - | 4,5% | 4,0% |
| Langues non officielles | - | 1,7% | 3,7% |

| 1991 | Zone d'étude | Districts H-M | Montréal |
|----------------------------------|--------------|---------------|----------|
| Langue maternelle | | | |
| Français | 89,5% | 92,1% | 64,8% |
| Anglais | 5,1% | 3,2% | 12,4% |
| Langues non officielles | 5,4% | 4,8% | 22,8% |
| Langue parlée à la maison | | | |
| Français | 92,3% | 93,6% | 65,9% |
| Anglais | 4,0% | 2,9% | 16,4% |
| Langues non officielles | 3,7% | 3,6% | 17,7% |

3.2 Origine ethnique et population immigrante

En 1991, près de neuf résidents sur dix étaient d'origine française dans la zone d'étude et Hochelaga-Maisonneuve (contre six sur dix pour l'ensemble de Montréal). Toutefois, la population d'origine française ainsi que la population d'origine britannique ont diminué en proportion de 4% et 2% respectivement entre 1981 et 1991. À l'inverse, les personnes revendiquant d'autres origines (chinoise, allemande, espagnole...) voyaient leur poids démographique augmenter de 6% (près d'un résident sur dix en 1991). La population immigrante représentait alors plus de 7% de la population totale (6% dans Hochelaga-Maisonneuve); cependant, la place des immigrants dans l'ensemble de la ville de Montréal demeurait beaucoup plus importante (une personne sur quatre) (tableau 8).

Tableau 8. Origine ethnique et population immigrante.

| Zone d'étude | 1981 | 1986 | 1991 |
|--------------------------------|-------|-------|-------|
| Origine ethnique | | | |
| Française (fra., acad., québ.) | 92,1% | 91,8% | 88,3% |
| Britannique | 4,6% | 3,6% | 2,3% |
| Autres | 3,3% | 4,6% | 9,4% |
| Immigration | | | |
| Population immigrante | 4,6% | 4,8% | 7,3% |
| Population non immigrante | 95,4% | 95,2% | 92,7% |

| 1991 | Zone d'étude | Districts H-M | Montréal |
|--------------------------------|--------------|---------------|----------|
| Origine ethnique | | | |
| Française (fra., acad., québ.) | 88,3% | 88,4% | 59,0% |
| Britannique | 2,3% | 2,7% | 4,6% |
| Autres | 9,4% | 8,9% | 36,4% |
| Immigration | | | |
| Population immigrante | 7,3% | 6,0% | 24,0% |
| Population non immigrante | 92,7% | 94,0% | 76,0% |

4. NIVEAU DE SCOLARITÉ

En 1991, les personnes de 15 ans et plus demeurant dans la zone d'étude et Hochelaga-Maisonneuve avaient un niveau de scolarité moyen moins élevé que la population montréalaise; près de 70% n'avaient pas dépassé la 13^e année contre 53% de l'ensemble des Montréalais. Cependant, la situation de l'éducation s'est sensiblement améliorée entre 1981 et 1991. Dans la zone d'étude, la moitié des résidents de 15 ans et plus n'avaient pas atteint la 9^e année en 1981, mais ils n'étaient plus qu'un tiers en 1991. Pendant la même période, la proportion de ceux ayant accédé au niveau universitaire grimpait de 8% à plus de 30%; la proportion des Montréalais ayant atteint le niveau universitaire demeurait toutefois largement supérieure (47%) (tableau 9).

Tableau 9. Niveau de scolarité (15 ans et plus).

| Zone d'étude | 1981 | 1986 | 1991 |
|--|-------|-------|-------|
| < 9 ^e année | 50,2% | 38,3% | 34,1% |
| 9 ^e -13 ^e (avec / sans certificat) | 42,0% | 35,7% | 35,4% |
| Études non universitaires | 2,5% | 16,9% | 17,6% |
| Ét. univ. (avec / sans grade) | 5,4% | 9,1% | 12,9% |

| 1991 | Zone d'étude | Districts H-M | Montréal |
|--|--------------|---------------|----------|
| < 9 ^e année | 34,1% | 31,8% | 22,1% |
| 9 ^e -13 ^e (avec / sans certificat) | 35,4% | 35,9% | 30,8% |
| Études non universitaires | 17,6% | 18,8% | 21,8% |
| Ét. univ. (avec / sans grade) | 12,9% | 13,5% | 25,3% |

5. EMPLOI ET REVENU

5.1 Situation de l'emploi

La situation économique s'est dégradée dans la zone d'étude entre 1981 et 1991. Le taux de chômage a grimpé de 13,7% en 1981 à 24,5% en 1991 (contre 19,8% pour Hochelaga-Maisonneuve et 14,6% pour Montréal). Pendant la même période, la proportion de la population de 15 ans et plus ayant un emploi a diminué de près de 6%. En 1991, le chômage des jeunes était particulièrement inquiétant; il atteignait 37,2% chez les 15-24 ans (contre 23,0% pour Hochelaga-Maisonneuve et 19,7% pour Montréal) et touchait davantage les femmes que les hommes (contrairement à Hochelaga-Maisonneuve et Montréal). En considérant l'ensemble de la population de 15 ans et plus, on constate toutefois que les hommes étaient plus frappés par le chômage que les femmes. Par ailleurs, à peine 30% des femmes demeurant dans Hochelaga-Maisonneuve et ayant travaillé en 1990 avaient un emploi à temps plein (près de la moitié des Montréalaises étaient dans cette situation). À l'inverse, une majorité d'hommes (près de 58%) avaient un emploi à temps plein, la proportion étant comparable pour Montréal (tableau 10).

Tableau 10. Situation de l'emploi (15 ans et plus).

| Zone d'étude | 1981 | 1986 | 1991 |
|-------------------------------|-------|-------|-------|
| Population 15 ans et + | | | |
| Taux d'activité | 50,3% | 53,1% | 49,8% |
| Rapport emploi-population | 43,4% | 42,9% | 37,7% |
| Taux de chômage | 13,7% | 19,7% | 24,5% |
| Population 15-24 ans | | | |
| Taux d'activité | - | - | 57,6% |
| Rapport emploi-population | - | - | 37,0% |
| Taux de chômage | - | - | 37,2% |
| Population 25 ans et + | | | |
| Taux d'activité | - | - | 47,8% |
| Rapport emploi-population | - | - | 37,6% |
| Taux de chômage | - | - | 21,5% |
| Hommes 15 ans et + | | | |
| Taux d'activité | - | 64,3% | 59,7% |
| Rapport emploi-population | - | 51,6% | 44,1% |
| Taux de chômage | - | 20,2% | 26,4% |
| Hommes 15-24 ans | | | |
| Taux d'activité | - | - | 63,1% |
| Rapport emploi-population | - | - | 39,7% |
| Taux de chômage | - | - | 33,7% |
| Hommes 25 ans et + | | | |
| Taux d'activité | - | - | 58,8% |
| Rapport emploi-population | - | - | 44,6% |
| Taux de chômage | - | - | 23,3% |
| Femmes 15 ans et + | | | |
| Taux d'activité | - | 42,6% | 39,5% |
| Rapport emploi-population | - | 34,6% | 30,5% |
| Taux de chômage | - | 18,8% | 21,7% |
| Femmes 15-24 ans | | | |
| Taux d'activité | - | - | 51,7% |
| Rapport emploi-population | - | - | 32,2% |
| Taux de chômage | - | - | 37,7% |
| Femmes 25 ans et + | | | |
| Taux d'activité | - | - | 37,0% |
| Rapport emploi-population | - | - | 30,5% |
| Taux de chômage | - | - | 18,5% |

Tableau 10 (suite). Situation de l'emploi (15 ans et plus).

| 1991 | Zone d'étude | Districts H-M | Montréal |
|-------------------------------|--------------|---------------|----------|
| Population 15 ans et + | | | |
| Taux d'activité | 49,8% | 53,9% | 62,6% |
| Rapport emploi-population | 37,7% | 43,2% | 53,4% |
| Taux de chômage | 24,5% | 19,8% | 14,6% |
| Population 15-24 ans | | | |
| Taux d'activité | 57,6% | 60,5% | 65,6% |
| Rapport emploi-population | 37,0% | 46,1% | 52,7% |
| Taux de chômage | 37,2% | 23,0% | 19,7% |
| Population 25 ans et + | | | |
| Taux d'activité | 47,8% | 52,4% | 62,0% |
| Rapport emploi-population | 37,6% | 42,6% | 53,6% |
| Taux de chômage | 21,5% | 18,6% | 13,6% |
| Hommes 15 ans et + | | | |
| Taux d'activité | 59,7% | 64,2% | 71,2% |
| Rapport emploi-population | 44,1% | 51,1% | 60,1% |
| Taux de chômage | 26,4% | 20,6% | 15,6% |
| Hommes 15-24 ans | | | |
| Taux d'activité | 63,1% | 65,1% | 67,1% |
| Rapport emploi-population | 39,7% | 46,3% | 52,5% |
| Taux de chômage | 33,7% | 26,3% | 21,8% |
| Hommes 25 ans et + | | | |
| Taux d'activité | 58,8% | 64,0% | 72,1% |
| Rapport emploi-population | 44,6% | 51,4% | 61,7% |
| Taux de chômage | 23,3% | 19,2% | 14,4% |
| Femmes 15 ans et + | | | |
| Taux d'activité | 39,5% | 43,8% | 54,8% |
| Rapport emploi-population | 30,5% | 35,6% | 47,4% |
| Taux de chômage | 21,7% | 18,8% | 13,6% |
| Femmes 15-24 ans | | | |
| Taux d'activité | 51,7% | 56,3% | 64,2% |
| Rapport emploi-population | 32,2% | 43,9% | 52,9% |
| Taux de chômage | 37,7% | 22,3% | 17,6% |
| Femmes 25 ans et + | | | |
| Taux d'activité | 37,0% | 41,2% | 53,1% |
| Rapport emploi-population | 30,5% | 33,8% | 46,4% |
| Taux de chômage | 18,5% | 18,1% | 12,7% |

| 1990 | Zone d'étude | Districts H-M | Montréal |
|-----------------------------|--------------|---------------|----------|
| Personnes à temps plein | - | 53,0% | 52,7% |
| Personnes à temps partiel | - | 47,0% | 47,3% |
| Hommes à temps plein | | | |
| Hommes à temps plein | - | 57,7% | 56,5% |
| Hommes à temps partiel | - | 42,3% | 43,5% |
| Femmes à temps plein | | | |
| Femmes à temps plein | - | 29,4% | 48,4% |
| Femmes à temps partiel | - | 70,6% | 51,6% |

5.2 Revenu

5.2.1 Revenu total et composition du revenu

Bien qu'il ait augmenté entre 1980 et 1990, le revenu moyen des résidents de la zone d'étude (âgés de 15 ans et plus) était inférieur d'un tiers par rapport à celui des Montréalais et légèrement inférieur à celui des résidents d'Hochelaga-Maisonneuve pour l'année d'imposition 1990. Environ 56% des ménages de la zone d'étude ont gagné moins de 20 000 \$ (contre à peine 38% des ménages montréalais). À l'opposé, seulement 9% des ménages de la zone d'étude ont bénéficié d'un revenu total d'au moins 50 000 \$ (contre 22% des ménages montréalais). Enfin, les résidents d'Hochelaga-Maisonneuve dépendaient davantage des transferts gouvernementaux que les résidents de Montréal (respectivement 26% et 15% du revenu total en 1990) (tableau 11).

Tableau 11. Revenu total et composition du revenu (15 ans et plus).

| Zone d'étude | 1980 | 1985 | 1990 |
|----------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Revenu total | | | |
| Revenu moyen / personne | 8 937 \$ | 11 992 \$ | 13 496 \$ |
| Revenu moyen / homme | - | 14 337 \$ | - |
| Revenu moyen / femme | - | 9 472 \$ | - |
| Revenu des ménages | | | |
| Moins de 20 000 \$ | - | 59,2% | 56,3% |
| 20 000 à 34 999 \$ | - | 25,1% | 21,6% |
| 35 000 à 49 999 \$ | - | 12,1% | 13,2% |
| 50 000 \$ et plus | - | 3,7% | 9,0% |
| Revenu moyen / ménage | 15 291 \$ | 20 075 \$ | 22 535 \$ |
| Revenu des familles | | | |
| Revenu moyen / famille | - | 22 894 \$ | 28 817 \$ |

| 1990 | Zone d'étude | Districts H-M | Montréal |
|-----------------------------------|--------------|---------------|-----------|
| Revenu total | | | |
| Revenu moyen / personne | 13 496 \$ | 15 598 \$ | 20 644 \$ |
| Revenu moyen / homme | - | 18 262 \$ | 24 377 \$ |
| Revenu moyen / femme | - | 12 886 \$ | 17 088 \$ |
| Revenu des ménages | | | |
| Moins de 20 000 \$ | 56,3% | 51,3% | 37,5% |
| 20 000 à 34 999 \$ | 21,6% | 24,8% | 24,3% |
| 35 000 à 49 999 \$ | 13,2% | 14,1% | 16,3% |
| 50 000 \$ et plus | 9,0% | 9,8% | 21,8% |
| Revenu moyen / ménage | 22 535 \$ | 24 313 \$ | 34 144 \$ |
| Revenu des familles | | | |
| Revenu moyen / famille | 28 817 \$ | 29 718 \$ | 42 038 \$ |
| Composition du revenu tot. | | | |
| Revenu d'emploi | - | 65,8% | 72,9% |
| Transferts gouvernementaux | - | 26,5% | 15,4% |
| Autres revenus | - | 7,7% | 11,7% |

5.2.2 Part du revenu des ménages destinée au loyer ou aux dépenses de propriété

En 1991, la moyenne des loyers bruts s'élevait à 560 \$ par mois dans la zone d'étude; elle était inférieure dans Hochelaga-Maisonneuve et Montréal. Plus de 39% des ménages locataires demeurant dans la zone d'étude consacraient au minimum 30% de leur revenu total au paiement du loyer (contre 37% des ménages d'Hochelaga-Maisonneuve et 29% des ménages montréalais). Par ailleurs, la moyenne des principales dépenses de propriété atteignait 874 \$ par mois; elle était comparable dans Hochelaga-Maisonneuve mais inférieure pour l'ensemble de Montréal. Près de 37% des ménages propriétaires de la zone d'étude consacraient au minimum 30% de leur revenu total aux principales dépenses de propriété (contre 32% des ménages d'Hochelaga-Maisonneuve et moins de 22% des ménages montréalais) (tableau 12).

Tableau 12. Part du revenu des ménages destinée au loyer ou aux dépenses de propriété.

| Zone d'étude | 1981 | 1986 | 1991 |
|------------------------------|------|-------|--------|
| Ménages locataires | | | |
| Loyer brut moyen | - | - | 560 \$ |
| Loyer = 30% ou +du revenu | - | 40,8% | 39,3% |
| Ménages propriétaires | | | |
| Moy. dépenses de propriété | - | - | 874 \$ |
| Dépenses = 30% ou +du rev. | - | 33,0% | 36,6% |

| 1991 | Zone d'étude | Districts H-M | Montréal |
|------------------------------|--------------|---------------|----------|
| Ménages locataires | | | |
| Loyer brut moyen | 560 \$ | 506 \$ | 529 \$ |
| Loyer = 30% ou +du revenu | 39,3% | 36,7% | 29,2% |
| Ménages propriétaires | | | |
| Moy. dépenses de propriété | 874 \$ | 875 \$ | 815 \$ |
| Dépenses = 30% ou +du rev. | 36,6% | 31,9% | 21,5% |

6. LOGEMENTS

6.1 Mode d'occupation des logements et mobilité de la population

Neuf logements sur dix étaient occupés par des locataires dans la zone d'étude en 1991 (tout comme lors des deux recensements précédents). La proportion de logements loués était semblable dans Hochelaga-Maisonneuve mais inférieure dans l'ensemble de Montréal (trois sur quatre). La proportion très élevée de locataires dans Hochelaga-Maisonneuve explique en partie la grande mobilité de la population. En 1991, près de 63% des résidents de la zone d'étude (âgés d'au moins 5 ans) et 57% des résidents de l'ensemble du quartier avaient déménagé dans les cinq années précédentes (contre un peu plus de la moitié des Montréalais). La mobilité de la population s'est accentuée entre 1981 et 1991 (tableau 13).

Tableau 13. Mode d'occupation des logements et mobilité de la population (5 ans et plus).

| Zone d'étude | 1981 | 1986 | 1991 |
|-------------------------------------|-------|-------|-------|
| Mode d'occupation | | | |
| Possédé | 9,5% | 10,9% | 9,1% |
| Loué | 90,5% | 89,1% | 90,9% |
| Mobilité (depuis rec. préc.) | | | |
| N'ayant pas déménagé | 46,5% | 44,2% | 37,4% |
| Ayant déménagé | 53,5% | 55,8% | 62,6% |

| 1991 | Zone d'étude | Districts H-M | Montréal |
|---------------------------|--------------|---------------|----------|
| Mode d'occupation | | | |
| Possédé | 9,1% | 12,1% | 26,5% |
| Loué | 90,9% | 87,9% | 73,5% |
| Mobilité (1986-91) | | | |
| N'ayant pas déménagé | 37,4% | 43,2% | 47,5% |
| Ayant déménagé | 62,6% | 56,8% | 52,5% |

6.2 Caractéristiques des logements

6.2.1 Types de logements

En 1991, neuf logements sur dix faisaient partie d'immeubles à appartements de moins de cinq étages dans la zone d'étude et Hochelaga-Maisonneuve (contre moins de trois sur quatre pour Montréal). Au total, 96% des logements de la zone d'étude faisaient partie de blocs d'appartements; la proportion était semblable dans Hochelaga-Maisonneuve (94%) et inférieure dans l'ensemble de Montréal (près de 85%) (tableau 14).

Tableau 14. Types de logements.

| 1991 | Zone d'étude | Districts H-M | Montréal |
|----------------------------------|--------------|---------------|----------|
| Maison individuelle détachée | 0,0% | 0,5% | 5,2% |
| Maison jumelée | 0,1% | 0,5% | 3,4% |
| Maison en rangée | 2,6% | 3,4% | 3,0% |
| Appartement, duplex détaché | 1,3% | 1,3% | 3,1% |
| Immeuble d'appart. 5 étag. ou + | 6,0% | 2,5% | 12,4% |
| Immeuble d'appart. - de 5 étages | 89,8% | 91,3% | 72,1% |
| Autre maison individ. attenante | 0,2% | 0,6% | 0,7% |

6.2.2 Période de construction, état, valeur et dimension des logements

En 1991, la construction de plus de la moitié des logements de la zone d'étude et du quartier Hochelaga-Maisonneuve remontait à au moins 45 ans (contre à peine 30% pour l'ensemble de Montréal). La proportion de logements récents était toutefois importante dans la zone d'étude (près de 15% des logements avaient été construits entre 1986 et mai 1991). Près des deux tiers des logements ne requéraient qu'un entretien régulier en 1991, alors que plus d'un tiers nécessitaient des réparations mineures ou majeures (la proportion étant légèrement supérieure pour Hochelaga-Maisonneuve et semblable pour Montréal). D'autre part, la valeur moyenne des logements occupés par leur propriétaire était inférieure de près de 30 000 \$ dans la zone d'étude et Hochelaga-Maisonneuve par rapport à Montréal. Enfin, on comptait en moyenne 4,4 pièces par logement et 0,5 personne par pièce dans la zone d'étude et Hochelaga-Maisonneuve; le nombre moyen de pièces par logement était légèrement supérieur pour l'ensemble de la ville de Montréal (4,5) (tableau 15).

Tableau 15. Période de construction, état, valeur et dimension des logements.

| 1991 | Zone d'étude | Districts H-M | Montréal |
|--------------------------------|--------------|---------------|------------|
| Période de construction | | | |
| Avant 1946 | 52,0% | 55,1% | 28,6% |
| 1946 - 1960 | 17,8% | 23,6% | 30,4% |
| 1961 - 1970 | 7,9% | 8,6% | 19,3% |
| 1971 - 1980 | 5,5% | 2,7% | 9,1% |
| 1981 - 1985 | 2,2% | 4,2% | 5,9% |
| 1986 - 1991 (5 premiers mois) | 14,6% | 5,7% | 6,7% |
| État | | | |
| Entretien régulier seulement | 65,9% | 61,5% | 66,9% |
| Nécessitant réparat. mineures | 21,2% | 23,9% | 23,8% |
| Nécessitant réparat. majeures | 12,9% | 14,5% | 9,2% |
| Valeur moyenne | 126 504 \$ | 127 788 \$ | 155 554 \$ |
| Dimension | | | |
| Nb. moy. de pièces / logement | 4,4 | 4,4 | 4,5 |
| Nb. moy. de personnes / pièce | 0,5 | 0,5 | 0,5 |

RÉSUMÉ

Voici, en résumé, les grandes tendances démographiques et socio-économiques observées dans la zone d'étude entre 1981 et 1991 (en comparaison avec l'ensemble de la ville de Montréal):

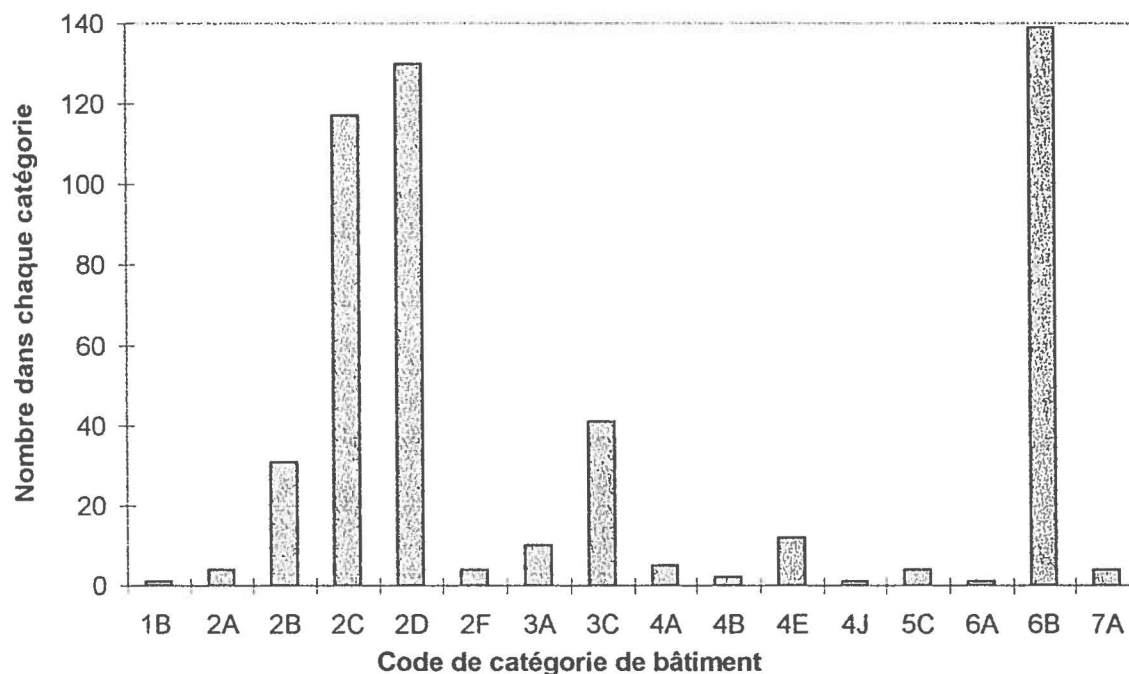
- L'évolution démographique de la zone d'étude a été marquée par la diminution et le vieillissement de la population, de même que par la réduction de l'écart entre la population féminine (plus nombreuse) et la population masculine. Pendant la même période, la population de Montréal est demeurée relativement stable. En 1991, l'écart entre les populations féminine et masculine était plus important que dans la zone d'étude.
- La proportion de personnes célibataires et divorcées a sensiblement augmenté dans la zone d'étude. La proportion de plus en plus élevée de personnes vivant seules, de familles monoparentales et de couples mariés ou conjoints de fait sans enfant a eu pour effet de réduire la taille des ménages. Les personnes célibataires et les familles monoparentales étaient proportionnellement moins nombreuses dans la population montréalaise, de même que les familles avec enfant(s).
- La population de la zone d'étude était en très grande majorité francophone, mais l'arrivée accrue d'immigrants a entraîné une légère diminution du poids démographique des francophones et des anglophones, et par le fait même une progression des langues non officielles. La proportion de francophones était moins importante dans l'ensemble de Montréal.
- Les progrès en matière d'éducation ont été sensibles dans la zone d'étude. La population montréalaise, dans son ensemble, demeurait cependant plus scolarisée.

- La situation économique s'est dégradée dans la zone d'étude. Le taux de chômage a grimpé, affectant surtout les jeunes de 15-24 ans. Le taux de chômage pour l'ensemble de la ville de Montréal était inférieur.
- Le revenu des particuliers a augmenté dans la zone d'étude. Le revenu moyen des Montréalais demeurait toutefois supérieur. Les ménages habitant la zone d'étude consacraient une part plus importante de leur revenu total aux dépenses de loyer ou de propriété.
- La proportion de locataires était très importante dans la zone d'étude, ce qui explique en partie la grande mobilité de la population. La proportion était moins élevée dans l'ensemble de Montréal.
- La plupart des logements de la zone d'étude faisaient partie d'immeubles à appartements, la proportion étant plus élevée que dans l'ensemble de Montréal. Les logements occupés par les propriétaires avaient une valeur moyenne inférieure dans la zone d'étude. Le nombre de personnes par pièce et de pièces par logement était comparable.

ANNEXE E

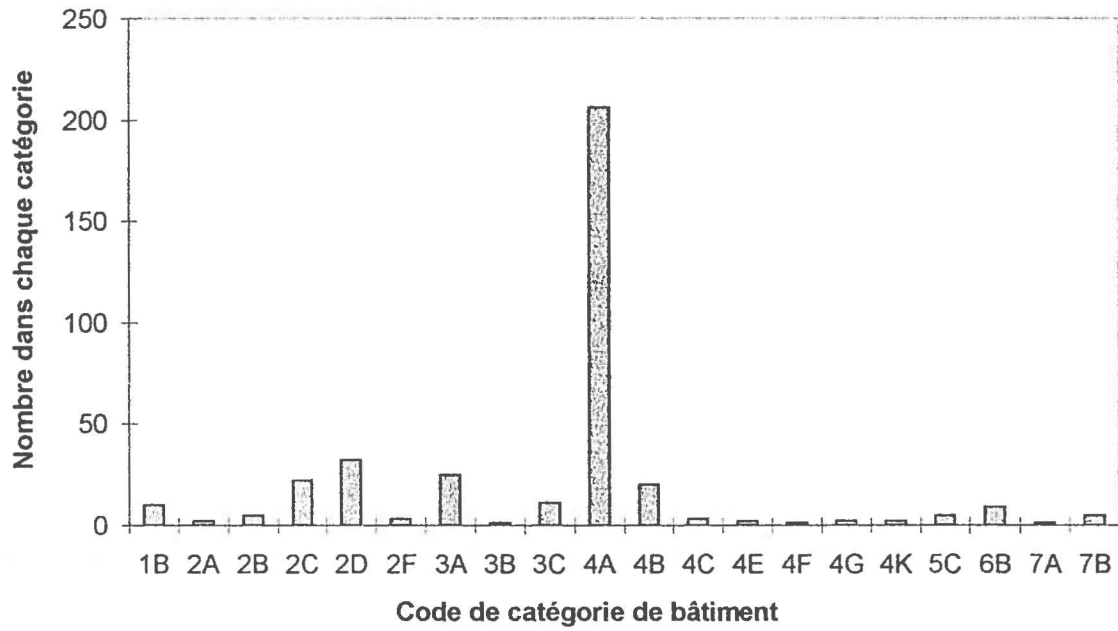
RÉPARTITION DES CATÉGORIES DE BÂTIMENTS DANS LE SECTEUR D'ÉTUDE

Sur les rues résidentielles

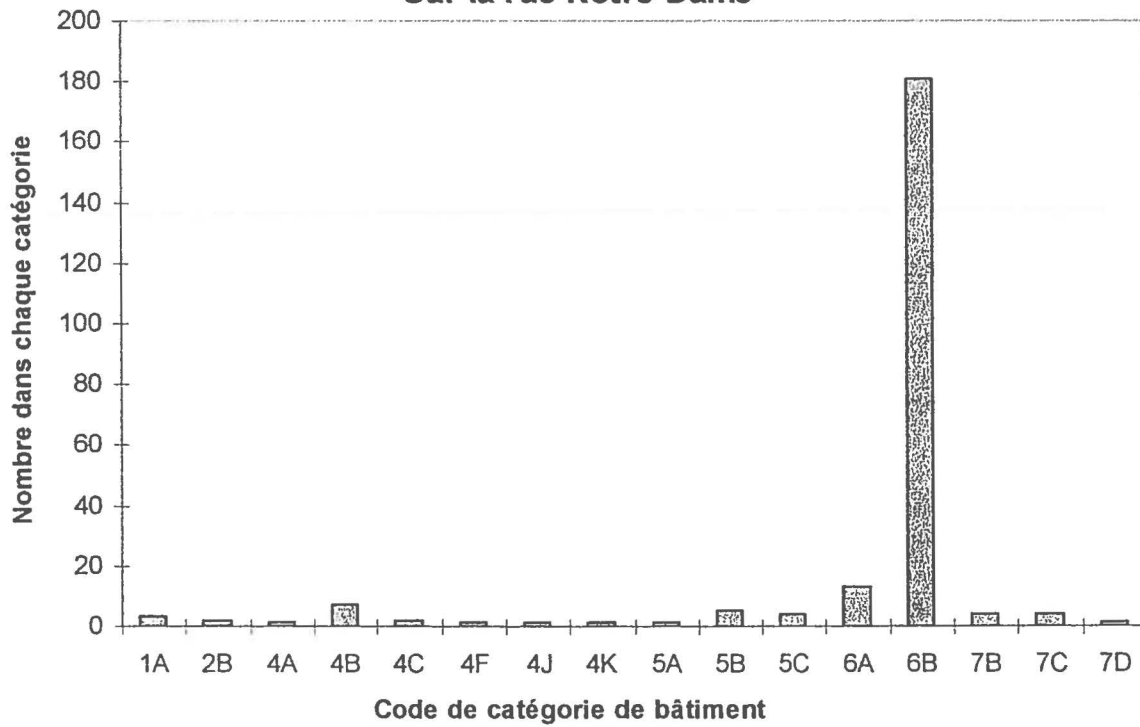


| LÉGENDE | | |
|-----------------------|--------------------|--------------------|
| 1A:exempts construits | 3C:condo | 5A:chemin de fer |
| 1B:exempts construits | 4A:semi-commercial | 5B:usine |
| 2A: unifamilial | 4B:commerce | 5C:manufacture |
| 2B:duplex | 4C:entrepôt | 6A:exempts vacants |
| 2C:triplex | 4E:bureaux | 6B:exempts vacants |
| 2D:multiplex | 4F:garage(divers) | 7A:vacants |
| 2F: chambres | 4G:garage | 7B:vacants |
| 3A:conciergerie | 4J:loft | 7C:vacants |
| 3B:conciergerie | 4K:stationnement | 7D:vacants |

Sur la rue Ste-Catherine



Sur la rue Notre-Dame



ANNEXE F

**RAPPORT SECTORIEL SUR LA MORPHOLOGIE
URBAINE ET LE PATRIMOINE**

Préparé par
Gérard Beaudet

PRÉSENTATION

Le présent document de travail s'inscrit dans le cadre d'une recherche réalisée pour le ministère des Transports du Québec et visant l'atténuation du bruit routier aux abords de la rue Notre-Dame. Il porte sur la morphologie urbaine et sur le patrimoine d'un territoire d'étude s'étendant au sud de la rue Sainte-Catherine, entre la rue Fullum et la voie ferrée à l'est de la rue Vimont. On a cependant jugé utile, aux fins des présentes, d'étendre le territoire de référence jusqu'au nord du boulevard de Maisonneuve dans le Centre-Sud et jusqu'au nord de la rue Adam dans Hochelaga-Maisonneuve. On est ainsi mieux en mesure de faire ressortir les complémentarités et les disparités spatiales du territoire d'étude.

LA MORPHOLOGIE

La morphologie du territoire d'étude, passablement complexe, est le fruit de transformations profondes qui se sont succédées au cours d'une longue période d'occupation intensive. Les perturbations se sont d'ailleurs multipliées à compter du tournant du siècle, bouleversant un paysage qui conservait encore, dans les dernières décennies du XIX^e siècle, un caractère champêtre. Avant de proposer une caractérisation fine de cette morphologie, nous procéderons à un survol de la morphogenèse de l'est montréalais.

LA CITE ET SES FAUBOURGS

Au milieu du XVIII^e siècle, les fortifications de Montréal ne parviennent plus à contenir la ville. Des grappes de maisonnettes s'agglutinent le long des chemins qui mènent aux principales portes de la Cité. Ainsi naissent les faubourgs Des Récollets, à l'ouest, Saint-Laurent, au nord, et Québec, à l'est. Ces secteurs sont peuplés majoritairement d'artisans et d'engagés qui ont été repoussés hors des murs ou qui proviennent de la campagne, voire de l'extérieur du Québec. Mais, les faubourgs accueillent également des membres de la bourgeoisie. C'est ainsi que vers 1815, le Petit Séminaire est construit à l'ouest de la rue McGill et que le marchand Abner Bagg érige une magnifique résidence à peu de distance de celui-ci et ce, en dépit de conditions de site assez peu favorables (Rousseau, 1993). À la même époque, du côté du faubourg Québec, John Molson et quelques autres notables se construisent de belles demeures entourées de jardins ouverts sur le fleuve, non loin des installations de la brasserie, érigées à compter de 1786 (Benoît et Gratton, 1991). Les squares Dalhousie et Papineau, que relie la rue Notre Dame, constituaient durant le deuxième quart du XIX^e siècle, des lieux de résidence élégants.

La démolition des fortifications, complétée en 1817, et la mise en œuvre du plan des Commissaires en vue du réaménagement des espaces libérés ou devenus disponibles visaient d'ailleurs une meilleure articulation de la Cité et de ses faubourgs. Elles ont incidemment favorisé une transformation majeure des lieux publics de la vieille ville et de son cadre architectural (Lambert et Stewart, 1992). La cohabitation de milieux résidentiels aisés, d'habitats ouvriers et de lieux de production dans les faubourgs qui jouxtent l'ancienne ville fortifiée ne

résistera toutefois pas aux transformations structurelles qui ont cours à compter de la fin de la première moitié du XIX^e siècle. Le faubourg des Récollets a été le premier affecté.

L'ouverture du canal de Lachine en 1825 et la construction, 22 ans plus tard, de la première ligne de chemin de fer sur l'île de Montréal ont en effet consacré l'émergence d'un gradient qui portera l'industrialisation, en direction ouest, jusqu'à Lachine. L'abolition précoce du régime seigneurial sur l'île de Montréal aura été la condition de possibilité de cette émergence (Bodson, 1996; Guertin, 1998). Elle a en effet permis la construction de cette voie ferrée et l'exploitation, à des fins de production industrielle, du potentiel hydraulique du canal. Les positions résidentielles et institutionnelles proches du Vieux-Montréal ont été rapidement abandonnées par les élites socio-économiques au profit des activités de transformation et de production. Ceux qui les ont quittées se sont redéployés en direction du mont Royal, là où de grandes propriétés bourgeoises et institutionnelles ébauchaient déjà ce qui deviendra le secteur le plus prestigieux du Montréal victorien (Beaudet, 1997; Desmarais et Ritchot, 1997).

LE CENTRE-SUD ET LE PROCHE EST MONTRÉALAIS

Malgré l'apparition relativement précoce d'activités industrielles autour de la brasserie Molson — construction navale, fonderie —, il a fallu attendre la deuxième moitié du XIX^e siècle pour qu'apparaisse une concentration manufacturière similaire en direction est. L'avantage infrastructurel du sud-ouest y a certes été pour beaucoup (Lauzon, 1993) puisque l'apparition des machines à vapeur, vers 1811, permettait, du moins en théorie, à l'est montréalais de se libérer de la contrainte d'une quasi absence de force hydraulique économiquement exploitable.

Les installations de la Dominion Rubber (1854), de la Dominion Oil Cloth (1872), de la New City Gas Co. (1873), de la Macdonald Tobacco (1875), de la compagnie Barsalou (1875), de même que la rotonde du CP (1881) et les ateliers ferroviaire de Lorimier (1883), ont compté parmi les premières implantations qui ont transformé le faubourg Québec, le centre-sud et Hochelaga en véritables foyers industriels (Burgess, 1997). Cette industrialisation lourde a été facilitée par la construction, en 1876, de la ligne du Montréal, Québec, Ottawa & Occidental à partir du site de la cour de triage Moreau et par son prolongement jusqu'au vieux port en 1882 (Hanna, 1992). Elle a par contre été accompagnée du départ définitif de la bourgeoisie vers des positions plus valorisées. Seuls quelques espaces verts riverains témoigneront pendant quelques temps encore de leur présence.

L'expansion du port vers l'aval, la construction des quais Sutherland (1891), Laurier (1896) et Tartre (1901) et l'inauguration, en 1903, de la ligne Hochelaga—Joliette du Canadien Nord, construite en travers le territoire de Maisonneuve, ont porté cette industrialisation vers l'est et le nord-est — les ateliers Angus sont inaugurés en 1905 — et permis la concrétisation du rêve d'une cité industrielle modèle (Linteau, 1981).

Le port, doublé d'une desserte ferroviaire, et les voies ferrées qui parcourent l'est montréalais ont littéralement produit la morphologie des corridors industriels et des faubourgs ouvriers qui les accompagnent. Un maillage d'échelle kilométrique de grands établissements manufacturiers

accompagnait ou enserrait les habitats hétérogènes du centre-sud et du bas Hochelaga, longtemps caractérisés par l'encombrement au sol des îlots passablement disparates et par l'insalubrité généralisée des lieux de résidence. Cette poussée industrielle, également caractérisée par la multiplication de petits ateliers et d'imposantes manufactures disséminés dans le tissu, a engendré un processus quasi continu de reconstruction à la pièce des parties les plus anciennes des faubourgs, y compris la portion entièrement détruite par le grand incendie de 1852. Il reste conséquemment très peu de vestiges antérieurs aux années 1860-1870 à l'est du Vieux-Montréal.

Épine dorsale de la poussée faubourienne, le corridor de la rue Notre-Dame a été, plus que tout autre secteur, victime de telles transformations. Unique voie de communication parallèle au fleuve avant l'ouverture des rues Sainte-Catherine et Ontario, la rue Notre-Dame articulait un habitat rural dispersé et les premiers noyaux de peuplement. Ceux-ci ont en quelque sorte été déqualifiés par le déplacement des principales zones d'activités commerciales et institutionnelles vers le nord, au fur et à mesure de l'expansion du tissu sur la terrasse Ontario, tout en subissant les pressions de l'intensification des activités portuaires et de la multiplication des implantations industrielles lourdes. Cette interface a de ce fait été le terrain de très nombreuses perturbations qui se sont caractérisées par un décalage de plus en plus marqué entre la morphologie du corridor industrialo-portuaire et celle des habitats ouvriers.

Ces voisinages ont toutefois été mieux assumés à l'est de la rue Davidson. L'adoption de normes visant à endiguer des pratiques aménagistes parfois scandaleuses, les progrès et les promesses de l'urbanisme formel, de même que l'utopie foncière promue par la petite bourgeoisie, ont en effet conduit, à compter de la fin du XIX^e siècle, à une urbanisation de qualité et passablement homogène qui distingue significativement les quartiers Hochelaga et Maisonneuve. Le contraste entre le centre-sud et le coeur de Maisonneuve-Viauville est à cet égard saisissant.

LES GRANDS BOULEVERSEMENTS

Ces morphologies ont subi des bouleversements considérables au cours des quarante dernières années. Certaines transformations remontent toutefois à la fin du siècle dernier. Comme elles s'apparentent à celles qui se sont produites ces dernières années, il convient de les rappeler brièvement.

La première de ces transformations est survenue avec la construction de la gare Dalhousie, dans les années 1880. Afin de permettre le déploiement des voies d'approche et d'une vaste cour de triage, on a littéralement arasé le site du faubourg Québec, depuis les environs de la rue Montcalm jusqu'à la rue Berri et entre la rue Saint-Antoine et le port. Seul le surplomb du viaduc de la rue Notre-Dame et l'arrondi de l'îlot des Voltigeurs rappellent la topographie originelle du lieu. Presque aucun vestige des occupations anciennes n'a subsisté, si ce n'est, en sous-sol, quelques traces d'ouvrages militaires sur la partie ouest du site ou d'habitats anciens le long de la rue Saint-Antoine.

La construction du pont Jacques-Cartier, inauguré en 1930, a également entraîné de nombreuses perturbations. Les démolitions réalisées pour permettre la construction des travées en terre ferme ont libéré une importante tranchée sur le versant ouest de la rue de Lorimier, au sud de la rue Lafontaine.

Moins de trois décennies plus tard, on procédait à l'élargissement du boulevard Dorchester (aujourd'hui René-Lévesque) jusqu'à l'avenue de Lorimier. Plusieurs démolitions ont été requises afin d'ouvrir cette première grande artère destinée à faciliter l'accès au cœur du centre-ville actuel, dont l'émergence était alors incarnée par la Place Ville-Marie, contemporaine de cette importante réalisation de voirie urbaine.

Programmé en même temps qu'était aménagé le boulevard René-Lévesque, le projet de la Place Radio-Canada a été réalisé entre 1966 et 1972. La construction de cet imposant complexe, isolé au cœur d'un emplacement d'une dizaine d'hectares — soit l'équivalent en superficie des 14 îlots urbains et des rues qui les délimitaient —, a nécessité la destruction de quelques 1200 logements de l'ancien faubourg à M'lasse.

La construction de l'autoroute Ville-Marie complétera ce cycle de perturbations majeures. Le projet d'une liaison est-ouest rapide et à grand débit était dans l'air depuis les années 1910. Dans les années 1960, on a même envisagé de réaliser un tronçon de la Transcanadienne dans l'axe de la rue Notre-Dame¹. L'autoroute est finalement inaugurée en 1970 — tronçon Turcot-Sanguinet — puis prolongée jusqu'à la rue Papineau. Les contestations ont toutefois mené à l'abandon du tronçon Papineau-Viau. La création de l'emprise a néanmoins entraîné la démolition, entre 1972 et 1978, d'environ 1 200 logements au nord de la rue Notre-Dame et le déplacement de près de 7 500 personnes.

Bien que moins spectaculaire que ces grands travaux infrastructurels, l'effritement de la structure industrielle s'est traduit, au cours des trente dernières années, par la prolifération des friches dans le corridor de Lorimier—Parthenais, dans le secteur de la cour de triage Moreau ainsi que dans le couloir portuaire, de la rue McGill jusqu'à la rue Vimont

La multiplication des grands équipements infrastructurels, la construction des installations de Radio-Canada et le déclin industriel se sont donc combinés, au cours des quarante dernières années, pour transformer radicalement le paysage de l'est montréalais. On ne compte, entre les rue Berri et Champlain, au sud du boulevard René-Lévesque, presque aucun vestige d'occupation ancienne, si ce n'est la maison de l'îlot des Voltigeurs et certains des bâtiments de la brasserie Molson. À l'est de la rue de Lorimier, les destructions ont été confinées au corridor de la rue Notre-Dame et au territoire portuaire. À l'exception de la prison du Pied-du-Courant, sauvée in extremis, la presque totalité des bâtiments anciens ont été démolis. Attardons-nous maintenant à la morphologie de ce territoire.

¹ Une des hypothèses de tracé retenues, suite à la fermeture à la navigation du canal de Lachine à la fin des années 1950, empruntait la rue Notre-Dame, la rue de la Commune et le canal qui aurait été remblayé. L'autoroute est-ouest aurait ainsi doublé le principal axe infrastructurel de support de l'industrialisation montréalaise.

LA MORPHOGENÈSE DU SECTEUR À L'ÉTUDE

La morphologie primitive du secteur à l'étude est celle d'un habitat rural dispersé. La côte, caractérisée par la succession de parcelles rectangulaires allongées, s'inscrit entre le bourg — l'actuel Vieux-Montréal — et le village de Longue-Pointe, au coeur de la paroisse du même nom fondée en 1722². Seul un alignement lâche de bâtiments — dont aucun ne nous est parvenu — marque le front de la rue Notre-Dame jusqu'au XIX^e siècle. Cette proche campagne a perdu ses principaux attributs à compter du début du siècle dernier, les derniers vestiges disparaissant dans les années 1920. La morphologie que nous connaissons aujourd'hui ne s'est toutefois pas constituée uniquement par débordements successifs à partir du bourg, même si le tissu s'est progressivement étendu d'ouest en est.

Des noyaux existaient en effet sur le territoire du centre-sud et des quartiers Hochelaga et Maisonneuve avant que ne déferlent la grande industrie et les concentrations ouvrières qui l'accompagneront. Un premier hameau s'étend à l'est de la rue Fullum — village de Lorimier —, dès le XVIII^e siècle. On y trouvait la traverse de Longueuil, qui justifiera la construction d'un quai en 1856. L'irrégularité des îlots, de même que l'hétérogénéité du bâti et des implantations, témoignent de l'ancienneté de l'occupation, même si aucun vestige antérieur à 1850 ne semble subsister³.

Le village d'Hochelaga s'étendait dans les environs des rues Dézéry et Darling. L'irrégularité des îlots en demeure également le témoignage le plus explicite. À l'est, entre les rues Joliette et Nicolet, se dressait le couvent d'Hochelaga, construit en 1860. Ce magnifique édifice néoclassique, détruit en 1971, avait été construit en pleine campagne. Le site est aujourd'hui occupé par un concessionnaire automobile et un ensemble résidentiel appartenant à l'Office municipal d'habitation et comportant 107 logements. La construction, en 1873, de la filature Hudon, au sud de la rue Saint-Germain, de même que l'inauguration de la ligne de la Québec, Montréal, Ottawa & Occidental et de la gare Moreau (1876), ont par ailleurs favorisé la consolidation du noyau et la mise en place d'un habitat ouvrier dont subsistent de nombreux exemples, notamment les maisons en rangée construites par Victor Hudon sur la rue Saint-Germain. L'ancien bureau de poste, inauguré en 1902, demeure le dernier vestige du coeur institutionnel de l'endroit.

Finalement, quelques bâtiments anciens datant des années 1870-80, dont des courées et des maisons sur ruelle, signalent l'emplacement du village de Maisonneuve, dans le secteur des rues La Salle et Létourneux. La caserne Létourneux, aujourd'hui isolée au sud de la rue Notre-Dame, se dresse d'ailleurs à l'emplacement du premier hôtel de ville de Maisonneuve, cependant que le parc Morgan et le parc champêtre doivent leur statut d'espaces verts à leur vocation antérieure de grandes propriétés. Le premier était le site du manoir de la famille Morgan, habité jusqu'en 1920,

² Un des derniers vestiges de ce village, le cuvent Saint-Isidore, a été démoli en 1997. La presque totalité du village avait été détruite au début des années 1960 pour permettre l'aménagement des approches du pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine.

³ Côté nord de la rue Sainte-Catherine, entre les rues Poupart et Dufresne, un mur mitoyen redevenu visible suite à une démolition intégrale toutefois les vestiges d'un mur pignon d'un bâtiment de 2 étages et demi qui pourrait être antérieur à 1850.

tandis que le deuxième était l'emplacement de la résidence de campagne des jésuites du collège Sainte-Marie.

Ces noyaux ont articulé, à compter du dernier quart du XIX^e siècle, une urbanisation qui s'est propagée d'ouest en est et du sud au nord. Cette propagation avait un caractère de plus en plus systématique au fur et à mesure où l'occupation s'étendait vers le nord ou vers l'est. La régularité croissante de la grille des rues et des îlots, de même que l'homogénéité de plus en plus grande des typologies et de l'implantation du bâti résidentiel et mixte (rues Sainte-Catherine et Ontario) en témoignent toujours.

Cette urbanisation s'est par ailleurs accompagnée d'un déplacement du coeur des quartiers vers le nord. Alors que le noyau institutionnel polarisé par l'église Saint-Vincent-de-Paul est situé sur la rue Sainte-Catherine, ceux des églises de la nativité d'Hochelaga, du Saint-Nom-de-Jésus, du Très-Saint-Rédempteur et de Saint-Clément-de-Viauville sont implantés quelques rues plus au nord. Cette tendance a d'ailleurs conduit, on l'a déjà souligné, au déplacement de l'hôtel de ville de Maisonneuve de la rue Notre-Dame à la rue Ontario.

En fait, si la rue Notre-Dame a été l'épine dorsale de l'urbanisation, elle s'est trouvée, à compter des années 1875, au coeur de transformations majeures appuyées par la construction de voies ferrées et des installations portuaires. Le corridor industriel qui s'est progressivement mis en place s'est en fait traduit par la disparition de formes construites plus anciennes, par l'émergence d'un contact entre deux morphologies dotées de caractéristiques de plus en plus contrastées et par une certaine marginalisation des secteurs résidentiels limitrophes à la rue Notre-Dame. Le front de la rue Notre-Dame, alors constitué de foyers de concentrations ouvrières et de quelques grandes propriétés taillées dans un cadre champêtre, s'est progressivement transformé en un confin contenu par un important corridor industrialo-portuaire.

Ce confin s'est par ailleurs confirmé, depuis les années 1970, par les démolitions de plus en plus nombreuses et par la transformation du corridor de la rue Notre-Dame en une importante discontinuité infrastructurelle. Il en est résulté une désolidarisation quasi irréversible de l'ensemble du secteur compris entre la rue Notre-Dame et les voies ferrées du port, y compris dans le cas des parcs Bellerive et Champêtre, difficilement accessibles. Seuls la construction d'une quarantaine de bâtiments à même une partie de l'emprise restituée à la Ville de Montréal et l'aménagement d'une bande verte agrémentée d'une promenade et d'une piste cyclable ont permis d'atténuer la marginalisation de la frange sud de l'est du centre-sud et des quartiers Hochelaga et Maisonneuve.

La construction de la voie ferrée du Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, en 1876, s'est par ailleurs traduite par la constitution d'une vaste emprise infrastructurelle à laquelle s'est articulé un important corridor industriel orienté sud-nord. À l'instar du couloir industrialo-portuaire, ce corridor a produit deux confins urbains correspondant, grosso modo, aux rues Moreau et Frontenac, distantes de quelques 900 mètres. Friches industrielles et moindre qualité du bâti s'y combinent pour constituer un milieu dégradé et fragilisé, malgré quelques implantations récentes dans le parc industriel Moreau.

LES CARACTÉRISTIQUES MORPHOLOGIQUES

La caractérisation des morphologies héritées sera établie en regard d'un découpage du territoire d'étude en huit entités: les villages de Lorimier, Hochelaga et Maisonneuve, les secteurs Nicolet—de La Salle et William-David—Vimont, la cour de triage Moreau et les bandes industrielles attenantes, le corridor de la rue Notre-Dame, ainsi que le territoire du port. Chacun de ces milieux sera abordé de manière à faire ressortir les caractéristiques de la grille de rue, des îlots, du parcellaire et du cadre bâti.

Le village de Lorimier

Ce premier secteur est polarisé par un imposant ensemble institutionnel constitué de l'église Saint-Vincent-de-Paul (1925-28) et de son presbytère, du pensionnat Sainte-Catherine (1875-81), construits du côté sud de la rue Sainte-Catherine, ainsi que du foyer de la Providence (1884-1888) et de la résidence Émilie-Gamelin (1893-94), qui occupent la totalité de l'îlot s'étendant au nord du premier. Il s'agit d'un des plus importants ensembles institutionnels de pierre grise du genre à Montréal.

À l'ouest de ces îlots, le corridor compris entre le pont Jacques-Cartier et la rue Fullum est constitué de vastes bâtiments industriels et institutionnels de différentes époques entourés de nombreuses friches constituées de terrains vagues ou d'aires de stationnement. Du côté est, une dizaine d'îlots de taille et de configuration irrégulière sont délimités par des rues étroites ou parcourus de petites ruelles dont la distribution semble bien arbitraire. Le parcellaire, passablement hétérogène, porte un bâti souvent modeste construit, pour l'essentiel, entre les années 1870 et 1930. Les ensembles dépassent rarement deux unités. Plusieurs des bâtiments de deux ou trois étages sont implantés sans recul. Quelques bris d'alignement sont attribuables à l'ancienneté de l'implantation (rue Dufresne) ou à la généralisation, à compter des années 1910, d'un recul permettant, entre autres, de reporter les escaliers à l'extérieur.

Plusieurs des bâtiments ont été rénovés au cours des dernières années. Les travaux, de qualité très inégale mais globalement sommaires, ont rarement permis de conserver les caractéristiques originelles d'un paysage faubourien, particulièrement au sud de la rue Sainte-Catherine. Cinq immeubles résidentiels construits dans les années 1990 ont favorisé une certaine consolidation du flanc sud-est de ce secteur. Leur typologie rompt avec celles des bâtiments plus anciens.

Le village Hochelaga

Le village Hochelaga se caractérise également par des îlots hétérogènes tant par leur taille et leur configuration que par leur orientation. Le parc Dézéry, agrandi suite aux démolitions requises pour l'élargissement de l'emprise de la rue Notre-Dame, en occupe le centre. Il ne polarise toutefois pas véritablement ce noyau ancien, privé de la plupart de ses bâtiments publics. Seuls nous sont parvenus l'ancien bureau de poste (1901-02) et la caserne de pompiers qui date des années 1970.

Le parcellaire, irrégulier, porte, au sud de la rue Sainte-Catherine, un bâti hétérogène datant, pour l'essentiel, de la période 1875-1930. La bâti gagne cependant en homogénéité au nord de Sainte-Catherine. Quelques portes cochères aménagées dans un bâti continu formant une ceinture au pourtour des îlots témoignent de l'ancienneté des lotissements que ne dessert aucune ruelle (par ex. rue Rouville). La quarantaine de résidences construites par Victor Hudon pour loger des employés de sa filature, construite en 1873 au sud de la rue Notre-Dame et aujourd'hui démolie, constituent une exception notable par l'ampleur de la réalisation. Cet habitat ouvrier comporte par ailleurs, rue Moreau, quelques bâtiments de deux étages et demi qui s'apparentent aux maisons d'artisans que l'on trouvait dans la campagne québécoise.

Quoique constitué de bâtiments de différentes époques, le corridor de la rue Sainte-Catherine se caractérise par une certaine homogénéité, particulièrement du côté nord. Les hauteurs y sont constantes et les rez-de-chaussée présentent un traitement adapté à la fonction commerciale. L'état de conservation de ces édifices est toutefois très variable et les taux de vacance particulièrement élevés n'augurent rien de bon. C'est que la démolition de logements le long de la rue Notre-Dame a accentué l'excentricité de cette partie de la rue Sainte-Catherine qui avait déjà subi les contrecoups du déclin du nœud ferroviaire.

À l'ouest, l'îlot délimité par les rues Alphonse-D.-Roy, Sainte-Catherine, Moreau et Notre-Dame est passablement déstructuré. Les superficies libres y dominent nettement. La disparition de la gare Moreau semble avoir contribué au déclin de ce secteur. À l'est du parc Dézéry, trois immeubles à logements publics forment une rupture dans le bâti en raison de leur typologie particulière (une barre de 47 et deux de 24 logements) et de leur implantation caractérisée par un important recul.

Six petits édifices résidentiels construits suite à la cession du surplus d'emprise ont par ailleurs cicatrisé le flanc sud du secteur, de part et d'autre du parc.

Le village Maisonneuve

À la différence des deux premiers, le village Maisonneuve ne se distingue guère des milieux environnants par sa grille de rue, ses îlots ou son parcellaire. Tous sont relativement conformes au patron particulièrement régulier qui a présidé à l'urbanisation d'Hochelaga et de Maisonneuve. Les îlots rectangulaires sont enserrés par une grille orthogonale de rues relativement larges et sont desservis par une ruelle en I, en T ou en H. Seul le cadre bâti révèle en fait l'ancienneté relative du noyau.

Rues Fafard et Gaboury — il s'agit en fait de ruelles — des maisons de fond de cour rappellent des pratiques qui caractérisaient les vieux faubourgs dont l'intérieur des îlots étaient souvent encombré de logements, d'ateliers et de remises. Elles s'avèrent ici des curiosités. À l'angle sud-est des rues Sainte-Catherine et Létourneux, un bâtiment se distingue par un volume bas et compact, son architecture sobre et un retour en équerre le long de la ruelle longeant le parc Morgan d'une aile où prennent place des logements. Datant vraisemblablement d'avant 1875, il s'agit là d'un des plus vieux bâtiments de Maisonneuve.

Ces bâtiments modestes, destinés à une population ouvrière, côtoient par ailleurs des résidences unifamiliales victoriennes en pierre grise aux décors abondants prisés par la petite bourgeoisie locale. Ce contraste constitue d'ailleurs une autre caractéristique du vieux Maisonneuve.

À l'est du village, deux grands espaces ouverts signalent la retombée du boulevard Morgan, inscrit entre le marché Maisonneuve la rue Sainte-Catherine. Bien que participant depuis les années 1920 d'une composition urbaine monumentale transversale à l'axe de la rue Notre-Dame, ces deux espaces n'en appartenaient pas moins au vieux Maisonneuve. Les parcs Morgan et Champêtre rappellent cette époque pas si lointaine où la rive du Saint-Laurent accueillait les membres d'une bourgeoisie désireuse d'établir ses quartiers, fussent-ils saisonniers, à la campagne.

Le secteur Nicolet—de La Salle

Le secteur Nicolet—de La Salle se caractérise par la très grande régularité de la grille de rue et des îlots. On y constate peu de variations, si ce n'est le boulevard Pie IX dont l'emprise équivaut au double de celle de la plupart des rues du voisinage. Quelques beaux ensembles résidentiels des années 1910 y annoncent ce qui deviendra l'ordinaire du paysage architectural de la partie nord-est d'Hochelaga et de Maisonneuve. Rues Nicolet et Valois, les bâtiments de 3 étages mitoyens et quasi identiques, parés de brique, se dressent en retrait du trottoir. Les escaliers extérieurs et les balcons animent ce dégagement constitué en parterre ceint d'une clôture de fer. À l'arrière, quelques rares garages et hangars encadrent de près la ruelle, derniers témoins d'un patrimoine vernaculaire en voie d'extinction.

Cette homogénéité est toutefois l'exception plutôt que la règle. Des bâtiments plus anciens, dont quelques édifices coiffés d'une fausse mansarde ornementée, ainsi que des insertions plus récentes, dont une tour de 8 étages dressée en bordure de la rue Sainte-Catherine, entre les rues Nicolet et Valois, et un immeuble commercial de deux étages occupant la presque totalité de la tête de l'îlot compris entre les rues Bourbonnière et d'Orléans, contribuent à créer une certaine hétérogénéité.

Rue Jeanne-D'Arc, une friche enserme le bâtiment abandonné de la St. Lawrence Sugar (1887) — l'actuel Sucre Lantic . Il s'agit d'un des rares débordements industriels au nord de la rue Notre-Dame qui se soit effectué en arrimage avec le secteur portuaire.

Une douzaine de bâtiments résidentiels, construits à même le surplus d'emprise, ferment par ailleurs la presque totalité des alignements amputés par les démolitions des années 1970.

Le secteur William-David—Vimont

Ce secteur s'apparente au précédent. Les îlots rectangulaires, desservis par des rues au maillage orthogonal, sont lotis avec beaucoup de régularité. Les ruelles, en forme de T, définissent en tête d'îlots un parcellaire de bonnes dimensions destiné à une occupation commerciale qui cède la place à une occupation résidentielle à l'est de la rue Viau.

Les alignements de bâtiments de 3 étages sont relativement constants. Un retrait de quelques 3 mètres ajouté à une emprise publique généreuse confère aux rues résidentielles une certaine opulence. En revanche, les bâtiments commerciaux de la rue Sainte-Catherine sont presque systématiquement alignés au trottoir, comme le sont les édifices du secteur précédent.

Cette partie du couloir Notre-Dame—Sainte-Catherine se caractérise toutefois par une plus grande homogénéité du cadre bâti et un état de conservation passablement élevé. Rues Théodore, Saint-Clément et Viau, les façades de pierre grise et le décor victorien témoignent des ambitions de Charles-Théodore Viau qui voulait faire de Viauville une municipalité prestigieuse.

À l'extrémité est du secteur, les bâtiments du George Moore Memorial Home (1880 et 1893) constituent une des rares implantations institutionnelles de l'est montréalais qui rappellent ces grandes propriétés riveraines aménagées à la campagne. Le bâtiment est aujourd'hui situé à plus de 600 mètres du Saint-Laurent qui est complètement caché par les installations du port.

La cour de triage Moreau

La cour de triage Moreau constituait l'aménagement terminatif de la ligne ferroviaire construite en 1876 par la Québec, Montréal, Ottawa & Occidental. Cette ligne contournait le plateau Mont-Royal, puis remontait vers le nord jusqu'à Sainte-Thérèse où deux embranchements menaient à Saint-Jérôme et à Hull. Elle sera prolongée vers le Vieux Port dès 1882 et un embranchement en partira vers Joliette en 1903. C'est de ce point que sera assurée la traverse du Saint-Laurent en direction du terminus de la South Eastern à Longueuil. Cet important nœud sera consolidé avec la construction d'une gare, d'ateliers et de dépendances diverses — toutes les constructions ferroviaires sont disparues à l'exception de voies de triage et de garage.

Ce nœud jouxtait les installations de la New City Gas, mises en place en 1873, sur le site maintenant occupé par Gaz Métropolitain. Plusieurs autres implantations industrielles ont suivi, dont celles de la St. Ann's Spinning Wool (démolies), érigées en 1882 à l'extrémité de la rue du Havre. Il en reste néanmoins à peu près aucune trace. En fait, cette vaste discontinuité infrastructurelle tient aujourd'hui plus de la friche que d'un véritable pôle d'activités. Elle constitue toujours une discontinuité majeure qui tient à distance les franges du centre-sud et de Hochelaga. Les quelques bâtiments industriels qui ont été construits à l'ouest de la rue Moreau au cours de la présente décennie ont néanmoins permis une certaine consolidation de la frange du quartier Hochelaga.

Le corridor de la rue Notre-Dame

Le corridor de la rue Notre-Dame est une vaste friche d'une emprise variant entre 100 et 250 mètres. Du côté nord de la rue, la surlargeur libérée en vue de la construction de l'autoroute Ville-Marie ne comporte plus qu'un seul bâtiment, la tonnellerie de la St. Lawrence Sugar, abandonnée depuis plusieurs années. Cette friche a été recyclée en corridor vert que parcourt une piste cyclable. Des talus et des massifs de végétation y forment un écran discontinu que franchissent une dizaine de rues. Cette requalification s'est par ailleurs accompagnée d'une saturation de la cicatrice laissée par la démolition de l'ensemble des bâtiments de la moitié sud des îlots enserrés entre les rues Notre-Dame et Sainte-Catherine. Une quarantaine de bâtiments résidentiels reconstituent partiellement le front architectural des quartiers centre-sud, Hochelaga et Maisonneuve.

Du côté sud de la rue Notre-Dame, le front industriel est fortement déstructuré. Les imposantes installations de Sucre Lantic et de Miron (secteur Bourbonnière) demeurent, avec quelques petits bâtiments hétéroclites disséminés tout au long du tracé, dont l'ancienne caserne Létourneux, les seuls vestiges de cet important corridor industriel. À l'est, les installations abandonnées de la Canadian Vickers trônent au cœur d'une friche de plus de 6 hectares.

L'îlot vacant enserré par les rues Notre-Dame, de La Salle, Père-Marcoux et Létourneux rappelle l'époque où le tissu urbain se déployait de part et d'autre de la rue Notre-Dame et où les installations industrielles avoisinaient les implantations résidentielles. Quant aux parcs Bellerive et Champêtre, ils sont désormais coupés de leurs milieux par le corridor routier.

Le territoire du port

Le territoire du port s'étend au sud des voies ferrées dont le tracé s'inscrit à des distances variables de la rue Notre-Dame. Il s'agit d'un vaste espace gagné sur le Saint-Laurent par remblais et constructions. Les bâtiments qui s'y trouvent ont une taille caractéristique de l'ère machiniste. Leur emprise au sol équivaut d'ailleurs souvent à la superficie des îlots originaux s'étendant au nord de la rue Notre-Dame.

LE PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET URBAIN

Malgré l'ancienneté de l'occupation, le territoire d'étude ne compte aucun monument historique classé ou reconnu. Les nombreux bouleversements subis au cours des dernières décennies et qui se sont traduits par de multiples démolitions, le caractère vernaculaire d'une partie significative du cadre bâti, de même que l'entrée relativement récente de l'héritage industriel dans le champ du patrimoine, peuvent expliquer cette absence. Il faut en fait se reporter à la lointaine périphérie du secteur pour trouver des monuments historiques classés, reconnus ou cités, dont la maison de l'îlot des Voltigeurs (rue Montcalm), l'église Saint-Pierre-Apôtre (angle René-Lévesque et de la Visitation), le château Dufresne (angle Sherbrooke et Pie IX) et le couvent Saint-Isidore (Longue-Pointe), malheureusement démoli en 1996.

Un certain nombre de bâtiments et certains secteurs du territoire d'étude présentent néanmoins un intérêt reconnu par la Communauté urbaine de Montréal (bâtiments inscrits au répertoire⁴) ou la Ville de Montréal (bâtiments ou secteurs identifiés au plan d'urbanisme).

Les bâtiments inscrits au répertoire de la CUM

Territoire au sud de la rue Sainte-Catherine

- **Église Saint-Vincent-de-Paul**; 2310, Sainte-Catherine est (1925-28) (CUM, 1981a, p. 396-399)
- **Pensionnat Sainte-Catherine**; 2380, Sainte-Catherine est (1875-81) (CUM, 1984, p. 334-337)
- **Banque d'Épargne de la Cité et du District de Montréal**; 2400, Sainte Catherine est (1921) (CUM, 1980, p. 66-67)
- **Ancien bureau de poste d'Hochelaga**; 3130, Sainte-Catherine est (1901-02) (CUM, 1981b, p. 44-45)
- **Épicerie Masson**; 3146, Sainte-Catherine est (1897) (CUM, 1985, p. 264-265)
- **Élévateur à grains no 3**; 3800, Notre-Dame est (1924) (CUM, 1982, p. 218-219)
- **Tonnellerie de la St. Lawrence Sugar Refining Company Ltd**; 3967, Notre-Dame est (1887) (CUM, 1982, p. 240-241)
- **Caserne de pompiers Létourneux**; 485, Létourneux (1914-15) (CUM, 1981b: 204-205)
- **Banque de Montréal**; 4866, Sainte-Catherine est (1920) (CUM, 1980b, p. 34-35)
- **George Moore Memorial Home**; 5155, Sainte-Catherine est (1880 et 1893) (CUM, 1981b:, p. 82-85)
- **Bureaux de la Canadian Vickers**; 5136, Notre-Dame est (1913) (CUM, 1983, p. 246-247)
- **Ateliers de la Canadian Vickers**; 3400, Notre-Dame est (1913) (CUM, 1982, p. 214-215)

⁴ Le répertoire de la Communauté urbaine de Montréal comporte 11 volumes. Les tomes 2 et 3 du volume portant sur l'architecture domestique — les immeubles d'habitation et les maisons en rangée — n'ont jamais été publiés. Considérant l'importance relative de la catégorie "maisons en rangée" dans les secteurs qui nous intéresse, on reconnaîtra qu'il s'agit là d'une lacune sérieuse.

Territoire au nord de la rue Sainte-Catherine

- **Merchant's Bank**; 2281, Sainte-Catherine est (vers 1905) (CUM, 1980b, p. 110-111)
- **Maison mère des Sœurs de la Providence**; 1431, Fullum (1884-1888) (CUM, 1984, p. 244-247)
- **Hospice Gamelin**; 1440, Dufresne (1893-94) (CUM, 1984, p. 174-177)
- **Édifice Harel**; 2401-2411, Sainte-Catherine est (1909) (CUM, 1985, p. 256-258)
- **Édifice Madore**; 3201, Sainte-Catherine est (1909) (CUM, 1985, p. 262-263)
- **Édifice Lescadre**; 3303, Sainte-Catherine est (1889) (CUM, 1985, p. 259-261)
- **École Stadacona**; 3349, Adam (1922) (CUM, 1980a, p. 278-279)
- **Église Très-Saint-Rédempteur**; 3530, Adam (1923-1924) (CUM, 1981a, p. 462-465)
- **École Baril**; 3603, Adam (1910) (CUM, 1980a, p. 11-13)
- **École St. Aloysius**; 4131, Adam (1924-25) (CUM, 1980a, p. 211-212)
- **Église du Très-Saint-Nom-de-Jésus**; 1465, Desjardins (1903-1906) (CUM, 1981a, p. 456-461)
- **Banque d'épargne, succ. LaSalle et Adam**; 1493, LaSalle (1923) (CUM, 1980b, p. 46-47)
- **Théâtre Granada (Denise-Pelletier)**; 4353, Sainte-Catherine est (1928-29) (CUM, 1985, p. 360-363)
- **Académie Sainte-Émilie**; 4837, Adam (1901-1902) (CUM, 1984, p. 10-13)
- **Église Saint-Clément-de-Viauville**; 4901, Adam (1899) (CUM, 1981a, p. 170-173)

Tous ces bâtiments, à l'exception de la banque d'Épargne (succursale Dufresne et Sainte-Catherine), sont inscrits au plan d'urbanisme de la ville de Montréal à titre d'immeubles de valeur patrimoniale. La Merchant's Bank, l'église Saint-Vincent-de-Paul, le pensionnat Sainte-Catherine, la maison mère des Sœurs de la Providence, l'Hospice Gamelin, l'édifice Harel, l'école Stadacona, l'ancien bureau de poste d'Hochelaga, l'église du Très-Saint-Nom-de-Jésus, la banque d'épargne, le théâtre Granada, la caserne Létourneux, l'Académie Sainte-Émilie et l'église Saint-Clément-de-Viauville se sont vu accorder une valeur exceptionnelle, les autres étant d'intérêt. À cette liste s'ajoutent les appartements Pépin, sis au 4954-58, Sainte-Catherine est (Ville de Montréal, 1992a et b).

Le plan d'urbanisme circonscrit par ailleurs des secteurs patrimoniaux de valeur exceptionnelle ou intéressante. L'îlot de l'église Saint-Vincent-de-Paul fait partie d'un vaste secteur relevant de la première catégorie, l'essentiel du secteur circonscrit s'étendant au nord de la rue Sainte-Catherine. Il s'agit en fait du plus important ensemble institutionnel du territoire retenu aux fins du présent document. Un deuxième secteur de valeur exceptionnelle s'étend au nord de la rue Sainte-Catherine, entre les arrière lots du côté ouest du boulevard Pie IX et ceux du côté est du boulevard Morgan.

Des secteurs de valeur intéressante ont par ailleurs été reconnus dans Hochelaga et Maisonneuve. Les secteurs retenus s'étendent au sud de la rue Sainte-Catherine, entre les rues Moreau et Darling (village d'Hochelaga) et entre le boulevard Pie-IX et l'extrémité est du territoire (bas Maisonneuve et Viauville). Finalement le plan d'urbanisme reconnaît l'intérêt du site de la prison des Patriotes en le désignant site historique.

La carte de localisation des bâtiments et des secteurs d'intérêt patrimonial montre une disparité marquée entre les parties sud et nord du territoire compris entre le Saint-Laurent et la rue Adam. Au sud, exception faite du site de la prison des Patriotes, on ne compte que des bâtiments industriels. La spécialisation, à compter de la fin du siècle dernier, de la vocation de ce vaste corridor infrastructurel et industriel et les nombreuses démolitions consécutives, y compris de bâtiments prestigieux comme le couvent d'Hochelaga et les résidences de campagne de la famille Morgan et des jésuites, expliquent en bonne partie cette rareté relative et ce confinement dans une catégorie patrimoniale très précise.

Au nord, on compte plus d'une vingtaine de bâtiments à vocation institutionnelle, commerciale et, accessoirement, résidentielle. La rareté relative de bâtiments résidentiels tient à la fois aux particularités de l'habitat dans cette partie de Montréal, — la maison en rangée domine et les résidences unifamiliales isolées prestigieuses, au demeurant jamais nombreuses, ont toutes été démolies — et à l'absence d'un répertoire concernant les typologies les plus représentées. Mais la désignation de secteurs d'intérêt compense en partie cette lacune en englobant de très nombreux ensembles architecturaux résidentiels. Le grand nombre de bâtiments institutionnels en partie nord confirme par ailleurs le déplacement graduel du cœur des unités de voisinage de la rue Notre-Dame (village d'Hochelaga et Vieux-Maisonneuve) vers la rue Adam.

En ce qui a trait aux secteurs d'intérêt, on note également une disparité. Contrairement à la précédente, elle se manifeste entre les parties ouest et est du territoire. À l'ouest, on trouve trois petits secteurs correspondant respectivement à l'imposant noyau institutionnel de la paroisse Saint-Vincent-de-Paul, au village d'Hochelaga et au cœur de la paroisse du Très-Saint-Rédempteur. Le reste du tissu a été ignoré en raison de son état général de conservation et d'intégrité. Il s'agit en fait d'un habitat relativement ancien, souvent d'emblée précaire et particulièrement marqué par l'érosion qui a accompagné les grands travaux urbains et le déclin socio-économique.

À l'est, l'ensemble du bas Maisonneuve fait partie d'un vaste quadrilatère d'intérêt remontant bien au delà de la rue Adam. Cette désignation extensive témoigne de l'état général d'intégrité et de conservation de cet habitat qui se distingue des précédents par sa grande homogénéité, tant du

point de vue des formes architecturales que de l'ancienneté du bâti et qui a longtemps logé une population plus économiquement favorisée que celle du Centre-Sud.

L'état de conservation

L'état de conservation de ce patrimoine est très inégal. Depuis la réalisation des inventaires visant à constituer les répertoires de la Communauté urbaine de Montréal, au début des années 1980, Deux bâtiments industriels ont été détruits, soit les installations de la St. Ann's Spinning Cotton Co. et de la Canadian Spool Cotton Co. La tonnellerie de la St. Lawrence Sugar, la caserne Létourneux, les bureaux et les ateliers de la Canadian Vickers sont par ailleurs abandonnés et passablement endommagés. Le Comité consultatif de Montréal sur la protection des biens culturels comptait même, dans son rapport de 1997, la tonnellerie parmi les 17 bâtiments les plus menacés de Montréal.

Les autres bâtiments identifiés sont dans un état allant de satisfaisant à très bon. Par contre, le secteur du vieux Hochelaga montre plusieurs signes de dégradation, en particulier sur la rue Sainte-Catherine, où les taux de vacance extrêmement élevés des locaux commerciaux sont fort préoccupants. En général, la partie ouest du territoire d'étude affiche des signes d'un déclin socio-économique plus marqué que l'est. C'est d'ailleurs dans la partie ouest que les conséquences de la déstructuration de l'axe de la rue Notre-Dame se font le plus sentir. C'est là l'héritage d'une urbanisation plus ancienne et moins systématique, de formes d'habitat plus modestes et d'un déclin industriel plus précoce.

CONCLUSION

Le proche Est montréalais a connu une longue période de prospérité qui s'est maintenue, *grosso modo*, jusqu'au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. Depuis lors, la désindustrialisation, la migration vers la banlieue des classes les plus aisées — en l'occurrence la petite bourgeoisie locale et bon nombre de propriétaires occupants — et la réalisation de grands ouvrages ont bouleversé les milieux de vie et ont entraîné la disparition d'un patrimoine urbain parfois extrêmement riche (Sénécal, 1998).

La construction de plusieurs ensembles de logements publics, la reconstruction d'un front résidentiel à l'extrémité sud des îlots amputés suite à d'importantes expropriations-démolitions, de même que l'aménagement d'une bande verte en front de ces nouveaux bâtiments, constituent, à cet égard, une compensation fort modeste.

La rue Notre-Dame, principal axe de circulation ouest-est originant du bourg et vecteur de l'urbanisation du secteur est devenue, au gré de ces transformations, quasi amnésique. Non seulement l'essentiel du cadre bâti qui la bordait a-t-il disparu, mais même son tracé a été revu et corrigé afin de lui permettre de jouer le rôle d'un important boulevard urbain. Le vide a progressivement été substitué à une trame autrefois évocatrice d'un passé extrêmement riche et d'un dynamisme longtemps soutenu. La rue Notre-Dame est certes encore un lieu de mémoire —

l'historicité d'un lieu ne s'efface pas avec la disparition des composantes matérielles —, mais il s'agit d'une mémoire fragmentée, réduite en lambeaux et, par conséquent, difficilement perceptible pour quiconque n'a pas vécu ce passé pas si lointain.

D'où l'importance de certains vestiges qui ont été moins sévèrement affectées par l'érosion: par exemple, la caserne Létourneux, les parcs Morgan et Champêtre, de même que quelques bâtiments et infrastructures industriels. D'où, également, une préoccupation nécessaire pour toutes les traces que pourrait receler le sous-sol. Saura-t-on leur conférer la signification qui, seule, permettrait d'assumer cet héritage autrement que sur un mode nostalgique?

BIBLIOGRAPHIE

Beudet, G. (1997) Domaines “vides” et structuration morphologique de l’agglomération montréalaise. *Cahiers de géographie du Québec*, 41 (112): 7-29.

Benoît, M. et Gratton, R. (1991) *Pignon sur rue, les quartiers de Montréal*. Guérin.

Bodson, G. (1996) Le faubourg des Récollets: mise en situation. *Actes du 8e congrès de l’association québécoise pour le patrimoine industriel*, p. 23-33.

Burgess, J. (1997) *Paysages industriels en mutation*. Écomusée du fier monde.

Comité consultatif de Montréal sur la protection des biens culturels (1997) *Rapport annuel*. Ville de Montréal.

Communauté urbaine de Montréal (1980a) *Répertoire d’architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal: les écoles*. Service de la planification du territoire.

Communauté urbaine de Montréal (1980b) *Répertoire d’architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal: les banques*. Service de la planification du territoire.

Communauté urbaine de Montréal (1981a) *Répertoire d’architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal: les églises*. Service de la planification du territoire.

Communauté urbaine de Montréal (1981b) *Répertoire d’architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal: les édifices publics*. Service de la planification du territoire.

Communauté urbaine de Montréal (1982) *Répertoire d’architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal: architecture industrielle*. Service de la planification du territoire.

Communauté urbaine de Montréal (1983) *Répertoire d’architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal: les hôtels et les immeubles de bureaux*. Service de la planification du territoire.

Communauté urbaine de Montréal (1984) *Répertoire d’architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal: les couvents*. Service de la planification du territoire.

Communauté urbaine de Montréal (1985) *Répertoire d'architecture traditionnelle sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal: les magasins et les cinémas*. Service de la planification du territoire.

Demers, C. et Gratton, R. (1975) Maisonneuve: ville nouvelle d'hier et d'aujourd'hui. Dans Société d'Architecture de Montréal, *Découvrir Montréal*, Éditions du jour, p.68-79.

Desmarais, G. et Ritchot, G. (1997) La dimension morphodynamique des grands établissements humains: l'exemple de Montréal. *Visio*. 2 (2): 43-57.

Guertin, R. (1998) *L'implantation des premiers chemins de fer bas-canadiens*. Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures de l'Université Laval, département de géographie (non publié).

Hanna, D. (1992) Stratégies ferroviaires: emprises et terminus de Montréal. *Actes du 5e congrès de l'association québécoise pour le patrimoine industriel*, p. 34-60.

Lambert, P. et Stewart, A. (dir.) (1992) *Montréal, ville fortifiée au XVIII^e siècle*. Centre canadien d'architecture.

Lauzon, G. (1992) L'évolution des implantations ferroviaires et leur relation avec l'espace industriel dans le sud-ouest montréalais: 1840-1930. *Actes du 5e congrès de l'association québécoise pour le patrimoine industriel*, p. 61-67.

Linteau, P.A. (1981) *Maisonneuve, ou comment des promoteurs fabriquent une ville*. Boréal Express.

Rousseau, J. (1993) Espace, culture et archéologie. *Mémoires vives*, no 4: 4-9.

Sénécal, G. (1998) Hochelaga-Maisonneuve: que sont les quartiers ouvriers devenus? Dans C. Manzagol et C.R. Bryant, *Montréal 2001: visages et défis d'une métropole*. Les Presses de l'Université de Montréal: 255-257.

Ville de Montréal (1992a) *Réussir Montréal, plan d'urbanisme. Plan directeur de l'arrondissement Mercier/Hochelaga-Maisonneuve*.

Ville de Montréal (1992b) *Réussir Montréal, plan d'urbanisme. Plan directeur de l'arrondissement Plateau Mont-Royal/Centre-sud*.

ANNEXE G

IDENTIFICATION DES ACTEURS DE LA RÉGION À L'ÉTUDE

Introduction

Cette liste d'acteurs répond aux objectifs des sections 1.4 (*Modes de vie et pratiques spatiales*) et 2 (*Participation à la concertation*) du devis technique. Elle répertorie les principaux acteurs (paroisses, représentants politiques, commerces, associations, etc.) du milieu local (quartiers Ste-Marie et Hochelaga-Maisonneuve) et régional (île de Montréal). Cette liste, qui sera mise à jour régulièrement, permettra d'établir un premier contact avec les personnes ou les organismes clés du milieu afin d'échanger de l'information sur les acteurs locaux et leur(s) domaine(s) d'intérêt. Une fois ces informations ajoutées à la liste, nous serons en mesure de choisir un nombre significatif d'acteurs et de les rencontrer pour connaître formellement:

- leurs interactions mutuelles,
- leur(s) champ(s) de préoccupation,
- leur rayon d'action (quartier, paroisse, ville...),
- leur perception du quartier,
- et leur perception des changements appréhendés (perspective de 20 ans) et/ou souhaités.

Dans un deuxième temps (section 2), après avoir défini le réseau social et la typologie des intervenants, cette liste permettra également de cibler les acteurs qui se réuniront lors des trois ateliers prévus (de type groupes focus). Ces ateliers devraient être divisés de la façon suivante:

- les intervenants d'organismes publics et parapublics,
- les organisations sociales représentatives de la diversité des intérêts exprimés,
- et les individus préoccupés par la qualité de vie dans le quartier.

Les sources de données

Les données proviennent principalement des huit sources suivantes:

- le *Répertoire 93-94 de l'Arrondissement Mercier/Hochelaga-Maisonneuve* (produit conjointement par le Centre local de services communautaires Hochelaga-Maisonneuve, la Corporation de développement de l'Est et le Service des loisirs, des parcs et du développement communautaire de la Ville de Montréal) [240 acteurs recensés pour Hochelaga-Maisonneuve];
- le *Bottin des ressources régionales Hochelaga/Maisonneuve/Sainte-Marie 1991* (produit par le Service des loisirs et du développement communautaire de la Ville de Montréal) [220 acteurs recensés];

- le *Répertoire des activités et des services de la Ville de Montréal, édition 1997-1998* [101 acteurs recensés pour Mercier/Hochelaga-Maisonneuve];
- le *Guide des trouvaillles édition 1997 du bottin montréalais du réemploi* (produit par le Service de la propreté de la Ville de Montréal) [27 acteurs recensés pour Mercier/Hochelaga-Maisonneuve];
- le *répertoire québécois des groupes écologistes, édition 1995* [96 acteurs recensés pour la région de Montréal];
- les *Pages Bleues du Bottin téléphonique de Montréal, édition 1996-1997* [dans les rubriques suivantes: Gouvernement du Canada, Gouvernement du Québec, Communauté Urbaine de Montréal, et Ville de Montréal];
- le *Conseil Régional de l'environnement de Montréal* [liste non-officielle de 45 acteurs];
- et, enfin, une sortie sur le terrain dans le secteur délimité par les rues Ste-Catherine (au nord), Notre-Dame (au sud), Fullum (à l'ouest) et Vimont (à l'est) [37 acteurs recensés].

Après avoir éliminé les redondances ainsi que les acteurs localisés dans le quartier Mercier, 393 acteurs figuraient sur la liste finale.

Les quatre groupes principaux

Les acteurs recensés ont été regroupés selon leur localisation ou leur rayonnement dans l'espace. Allant du plus local au plus régional, les quatre groupes d'appartenance se divisent de la façon suivante:

- le groupe A, comprenant les acteurs localisés dans la zone d'impact sonore ou encore qui rayonnent dans celle-ci, soit de la rue Fullum à la rue Vimont, entre les rues Ste-Catherine et Notre-Dame;
- le groupe B, comprenant les acteurs localisés aux abords de la zone d'impact sonore, soit sur la rue Ste-Catherine, entre les rues Fullum et Vimont;
- le groupe C, comprenant les acteurs potentiels localisés ailleurs dans Ste-Marie/Hochelaga-Maisonneuve;
- et, enfin, le groupe D, comprenant les acteurs potentiels oeuvrant à plus grande échelle et qui sont généralement localisés à l'extérieur de Ste-Marie/Hochelaga-Maisonneuve.

Une première suggestion d'acteurs à rencontrer apparaît en fin de document.

Comment lire la liste

Une entête sous forme de titre identifie le début de chacun des quatre groupes d'appartenance (A, B, C et D). Ensuite, les cinq colonnes de la liste se divisent de la façon suivante (de gauche à droite):

- le groupe d'appartenance de l'acteur (encore une fois A, B, C ou D);
- le niveau d'importance de l'acteur pour notre projet de recherche (1 ou 2) [à l'intérieur d'un même groupe d'appartenance, les acteurs sont regroupés par niveau d'importance];
- le champ d'intervention de l'acteur (CULTurel, ÉCONomique, ÉDUcatif, ENVironnemental, FAMilial, MÉDiatique, PERsonnel, POLitique, RÉCréatif, RELigieux, SANitaire, SOCial ou URBanistique) [à l'intérieur d'un même groupe de niveau d'importance, les acteurs sont regroupés par champ d'intervention];
- le nom de l'acteur;
- la préoccupation de l'acteur au sujet de la rue Notre-Dame, symbolisé par un X à droite (lorsque démontré par la revue de presse ou les documents traitant du sujet).

Voici une brève description des champs d'intervention:

| | |
|-------------------------|---|
| CULTurel: | organisme ou société qui offre un service culturel ou qui en fait la promotion; |
| ÉCONomique: | organisme ou société qui joue un rôle important sur la scène économique (selon l'échelle) ou qui vient en aide aux individus, familles et entreprises en difficultés financières; |
| ÉDUcatif: | organisme ou institution qui offre un service d'éducation à la population ou qui en fait la promotion; |
| ENVironnemental: | organisme ou association qui milite en faveur d'un environnement de qualité ou réalise des travaux scientifiques dans le domaine; |
| FAMilial: | organisme ou société qui offre un service ou un support aux familles autre que économique; |
| MÉDiatique: | organisme ou société qui offre un service médiatique à la population; |
| PERsonnel: | individu qui s'est déjà impliqué dans le débat entourant le boulevard Ville-Marie; |
| POLitique: | individu, parti ou établissement qui représente les intérêts de la population dans le processus démocratique de représentation publique; |

- RÉCréatif:** organisation ou institution qui offre un service récréatif ou qui en fait la promotion;
- RELigieux:** organisation ou institution qui offre un service religieux à la population;
- SANitaire:** organisation ou institution qui offre un service de santé physique, psychologique ou psychiatrique à la population ou, encore, un service d'hébergement aux personnes non-autonomes;
- SOCial:** organisation ou association qui favorise les rencontres sociales ou qui offre un support à la communauté (autre que économique ou sanitaire);
- URBanistique:** organisation, association ou institution qui se préoccupe de la qualité de vie, de la sécurité et du transport en milieu urbain, ou qui offre un service en ce sens.

| Groupe A - Acteurs localisés dans la zone d'impact sonore (de la rue Fullum à la rue Vimont, entre les rues Ste-Catherine et Notre-Dame) | | |
|--|------------|---|
| Groupe/ Niveau d'imp./ Champ | Nom | Préoccupé par la rue N-D |

| | | |
|---------|---|---|
| A 1 ÉCO | Coopérative La Légende (complexe résidentiel du 585 Darling) | |
| A 1 ÉCO | SHDM (complexe résidentiel du 625 Aylwin) | |
| A 1 MÉD | Télé-Québec | |
| A 1 RÉC | Service des loisirs Saint-Clément (sports et loisirs) | |
| A 1 RÉC | Service des loisirs Saint-Mathias (sports et loisirs) | |
| A 1 RÉC | Service des loisirs Très-Saint-Nom-de-Jésus | |
| A 1 REL | Paroisse Nativité-de-la-Sainte-Vierge (Moreau à Cuvillier) | |
| A 1 REL | Paroisse Saint-Vincent-de-Paul-de-Montréal (De Lorimier à Du Havre) | X |
| A 1 REL | Paroisse St-Barnabé-Apôtre (William David à Sicard) | |
| A 1 REL | Paroisse St-Clément (Sicard à Vimont) | |
| A 1 REL | Paroisse St-Mathias-Apôtre (Valois à Jeanne d'Arc) | |
| A 1 REL | Paroisse Très-Saint-Nom-de-Jésus (Jeanne d'Arc à William David) | |
| A 1 REL | Paroisse Très-Saint-Rédempteur (Cuvillier à Valois) | |
| A 1 REL | Regroupement des sept Paroisses | X |
| A 1 SAN | Appartements regroupés Poupart (résidence pour pers. à prob. psychiat.) | |
| A 1 SOC | Âge d'or de la Nativité | |
| A 1 SOC | Âge d'or des loisirs Saint-Mathias | |
| A 1 SOC | Âge d'or du Très-St-Rédempteur | |
| A 1 SOC | Comité de loc. et de lois. des Habi. Hochelaga (OHMH Jol. à Cham.) | |
| A 1 SOC | Habitation Pie IX (comité de locataires) | |
| | | |
| A 2 ÉCO | Car mec 4 roues (centre de réparation automobile) | |

- A 2 ÉCO Carrosserie R. Lamarre enr.
- A 2 ÉCO Centre de l'auto J.F. mécanique inc.
- A 2 ÉCO Hochelaga Pontiac Buick
- A 2 ÉCO Hydro-Québec, secteur Sud
- A 2 ÉCO Ministère des Approvisionnements
- A 2 ÉCO Sucre Lantic
- A 2 ÉDU Ministère de l'Éducation, direction régionale de Montréal
- A 2 FAM Ministère de la Famille et de l'Enfance
- A 2 RÉC Projet l'Apparte (maison de jeunes)
- A 2 SAN Office des personnes handicapées du Québec
- A 2 URB Ministère de la Sécurité publique

Groupe B - Acteurs localisés aux abords de la zone d'impact sonore
(sur la rue Ste-Catherine, entre les rues Fullum et Vimont)

| Groupe/ Niveau d'imp./ Champ | Nom | Préoccupé par la rue N-D |
|---|------------|---|
|---|------------|---|

- B 1 ÉCO Banque Nationale (la)
- B 1 ÉCO Caisse populaire de Viauville (la)
- B 1 ÉCO Caisse populaire Hochelaga (la)
- B 1 ÉCO SHDM (complexe résidentiel du 3185 Ste-Catherine)
- B 1 ÉCO SHDM (complexe résidentiel du 2580 Ste-Catherine)
- B 1 ÉCO SHDM (complexe résidentiel du 3520 Ste-Catherine)
- B 1 ÉCO SHDM Résidence de Rouville (complexe résidentiel du 3350 Ste-Cat.)
- B 1 ÉCO SIDAC Place Ste-Catherine (ass. des march. de la rue Ste-Catherine)
- B 1 FAM Garderie en milieu familial (5055 Ste-Catherine)
- B 1 POL Bureau de la députée provinciale de H-M (Louise Harel)
- B 1 POL Bureau du député fédéral de Hochelaga-Maisonneuve (Réal Ménard)
- B 1 SAN Centre local de services communautaires - Enfance-Famille (CLSC)
- B 1 SAN Villa Ste-Catherine (centre d'hébergement pour aînés)
- B 1 SOC Habitation Nicolet (comité de locataires)
-
- B 2 CUL Nouvelle Compagnie Théâtrale (la) (sal. Denise-Pelletier et Fred-Barry)
- B 2 ÉCO Aide juridique (secteur maisonneuve)
- B 2 ÉCO Centre Travail-Québec, Hochelaga
- B 2 ÉCO Centre Travail-Québec, Maisonneuve
- B 2 ÉCO Club de recherche d'emploi H-M (pour 18 ans et +)
- B 2 ÉCO Partage sans préjugé (cueillette, vente et distribution d'articles usagés)
- B 2 ÉCO Unitiatives Voisinie (cueillette, vente et distribution d'articles usagés)
- B 2 ÉDU Ateliers Marguerite (éducation populaire pour femmes)
- B 2 ÉDU Centre d'éducation des femmes La Marie Debout (santé, créativité...)
- B 2 ÉDU Jeunesse 2000 Hochelaga/Notre-Dame-de-l'Ass. (encad. des 13-17 ans)

| | |
|---------|---|
| B 2 ÉDU | Relance - Jeunes et familles (la) (éd. concertée auprès jeunes et fam.) |
| B 2 RÉC | Centre Jeunesse l'Escapade (centre d'activités pour jeunes) |
| B 2 RÉC | Loisirs St-Clément (centre privé) |
| B 2 RÉC | Salon de Quilles Parent |
| B 2 REL | Église chrétienne (l') |
| B 2 SAN | Centre de crise Solidav (services socio-communautaires) |
| B 2 SAN | Centre de soins prolongés de Mtl (le) |
| B 2 SAN | Centre dentaire Wm. Racicot (5079 Ste-Catherine) |
| B 2 SAN | Chirurgiens-Dentistes (4642 Ste-Catherine) |
| B 2 SAN | Clinique Baldwin |
| B 2 SAN | Clinique Dentaire (3890 Ste-Catherine) |
| B 2 SAN | Clinique l'Espérance |
| B 2 SAN | Clinique Médicale (4134 Ste-Catherine) |
| B 2 SAN | Fondation Améthyste (services pour alcooliques ou toxicomanes) |
| B 2 SAN | Maison Luc Larrivée (services pour femmes sidatiques) |
| B 2 SAN | Résolidaire (services pour personnes âgées et handicapées) |
| B 2 SOC | Café Ozanam (support moral, relation d'aide et services de dépan.) |
| B 2 URB | Caserne de pompiers #13 |

| Groupe C - Acteurs potentiels localisés ailleurs dans Ste-Marie/Hochelaga-Maisonneuve | | |
|--|--|---|
| Groupe/ Niveau d'imp./ Champ | Nom | Préoccupé par la rue N-D |
| C 1 CUL | Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve | X |
| C 1 ÉCO | Association des march. de la rue Ontario (SIDAC Promenade Ontario) | |
| C 1 ÉCO | Caisses Populaires Hochelaga-Maisonneuve (les) | X |
| C 1 ÉCO | Comptoir alimentaire Hochelaga-Maisonneuve | X |
| C 1 ÉCO | Regroupement des coopérateurs et coopératrices du travail | |
| C 1 ÉDU | TANDEM Mercier/H-M (activ. comm. de prév. du crime) | |
| C 1 ENV | Éco-quartier Hochelaga | |
| C 1 ENV | Éco-quartier Maisonneuve | |
| C 1 ENV | Éco-quartier Sainte-Marie | |
| C 1 ENV | Écolo H-M (éduc. relat. à l'env. pour enf. de niv. prim.) | |
| C 1 ENV | H-M, quartier en santé (regr. de repr. comm. pour prom. de la qdev) | |
| C 1 FAM | Association coop. d'écon. fam. de l'Est de Montréal (ACEF) | |
| C 1 FAM | Carrefour Familial Hochelaga (serv. d'encad. pour chefs de fam.) | X |
| C 1 FAM | Club des familles de demain (socio-communautaire) | |
| C 1 FAM | Entraide logement H-M (serv. d'écoute et d'infor. sur la loi du log.) | |
| C 1 FAM | Entre Mamans (entraide pour mères du quartier) | |
| C 1 FAM | Garderie La Ruche | X |
| C 1 MÉD | Nouvelles de l'Est (les) (journal hebdomadaire local) | |
| C 1 PER | André Gosselin (représ. de l'Assoc. des locat. H-M, dossier N-D) | X |

| | | |
|---------|---|---|
| C 1 PER | André Turcot (spéc. en archit. du pays., dép. mém. à la comm. de...) | X |
| C 1 PER | Bernard Lauzon (citoyen, dép. mém. à la comm. de cons. pop...) | X |
| C 1 PER | Claude Masse (représ. du YMCA H-M dans le dossier N-D) | X |
| C 1 PER | Claude Roy (urbaniste, membre de la comm. de cons. pop. sur...) | X |
| C 1 PER | Daniel Fecteau (du CLSC H-M, porte-parole de la comm. de cons...) | X |
| C 1 PER | Gaétan Lebeau (représ. du CLSC H-M dans le dossier N-D) | X |
| C 1 PER | Jacques Bergeron (représ. des serv. à l'habit. H-M, dossier N-D) | X |
| C 1 PER | Jean Rouleau (représ. du CLSC H-M dans le dossier N-D) | X |
| C 1 PER | Jean-Pierre Langlois (repr. du Repr. des Par. d'H-M, dossier N-D) | X |
| C 1 PER | Lise Robichaud (représ. du YMCA H-M dans le dossier N-D) | X |
| C 1 PER | Louis Roy (représ. du CLSC H-M dans le dossier N-D) | X |
| C 1 PER | Louise Crépeau (représ. des Serv. à l'Habit. H-M, dossier N-D) | X |
| C 1 PER | Maurice Provencher (curé de la Par. St-Barnabé, memb. de la com.) | X |
| C 1 PER | Micheline Charbonneau (de La Marie Debout, memb. de la comm...) | X |
| C 1 PER | Monique Blanchet (repr. des Serv. à l'Habit. H-M, dossier N-D) | X |
| C 1 PER | Nicole Forget (du Pav. d'éduc. communautaire, memb. de la com.) | X |
| C 1 PER | Pierre Larivière (représ. de l'Atelier d'histoire d'H-M, dossier N-D) | X |
| C 1 PER | Robert Bédard (représ. de l'Assoc. des locat. H-M, dossier N-D) | X |
| C 1 PER | Robert Potvin (représ. du CLSC H-M dans le dossier N-D) | X |
| C 1 PER | Roseline Savoie (représ. de l'Assoc. des locat. H-M, dossier N-D) | X |
| C 1 PER | Sylviane Difolco (représ. du YMCA H-M dans le dossier N-D) | X |
| C 1 PER | Sylvie Chiricota (représ. de l'Assoc. des locat. H-M, dossier N-D) | X |
| C 1 POL | Conseiller municipal de Hochelaga (Luc Larrivé) | |
| C 1 POL | Conseiller municipal de Ste-Marie (Martin Lemay) | |
| C 1 POL | Conseillère municipale de Maisonneuve (Nathalie Malépart) | |
| C 1 POL | Député fédéral de Laurier-St-Marie (Gilles Duceppe) | |
| C 1 POL | Député provincial de Ste-Marie-St-Jacques (André Boulerice) | |
| C 1 RÉC | Club de pétanque Hochelaga-Maisonneuve | |
| C 1 RÉC | Fédération sportive Olympique (regroup. d'org. de loisirs) | |
| C 1 RÉC | Olympiques de Maisonneuve (prom. du baseball pour 9-21 ans) | |
| C 1 RÉC | Ville de Mtl - Services des loisirs, des parcs et du dév. com. d'H-M | |
| C 1 REL | Communautés chrétiennes Hochelaga-Maisonneuve | X |
| C 1 SAN | Centre local de services communautaires H-M (CLSC) | X |
| C 1 SOC | Amitié, services, 3e-âge (ASTA) (activ. soc. pour qdevie des aînés) | X |
| C 1 SOC | Association des locataires Hochelaga-Maisonneuve | X |
| C 1 SOC | Club Optimiste Maisonneuve (aide aux jeunes du quartier) | |
| C 1 SOC | Club social féminin St-Clément Viauville (loisirs communautaires) | |
| C 1 SOC | Collectif du 8 mars H-M (regr. d'org. qui coord. activ. pour femmes) | |
| C 1 SOC | Comité des événements spéciaux pour aînés et retraités (CÉSAR) | |
| C 1 SOC | Concertation Jeunesse H-M (regroup. d'org. pour jeunes) | |
| C 1 SOC | Groupe 40-60 (regr. de personnes pour org. activ. soc. et récr.) | |
| C 1 SOC | Pavillon d'Éducation Communautaire (supp. à l'organ. comm.) | X |
| C 1 SOC | YMCA Hochelaga-Maisonneuve (aide emploi, log. et amén. urb.) | X |
| C 1 URB | Accès Montréal Hochelaga-Maisonneuve | |
| C 1 URB | Collectif en aménag. urbain H-M (regr. d'org. précoc. qdevie du mil.) | X |

-
- C 2 CUL Association montréal. des arts et traditions pop. (prom. danse folk.)
 - C 2 CUL Association photographique de Montréal
 - C 2 CUL Bibliothèque hochelaga
 - C 2 CUL Bibliothèque Maisonneuve
 - C 2 CUL Château Dufresne, Musée des arts décoratifs de Montréal
 - C 2 CUL Faites de la musique (chorale d'enfants)
 - C 2 CUL Festival du faubourg (regr. d'org. de loisirs socio-cult. et org. de fest.)
 - C 2 CUL Maison de la culture Maisonneuve
 - C 2 ÉCO Aide Juridique (sec. Hochelaga/Centre-Sud pour quartier Ste-Marie)
 - C 2 ÉCO Avenue (l') (services d'hébergement pour 18-30 ans en diff. financière)
 - C 2 ÉCO Boulot vers... (le) (serv. d'intég. au marché du travail pour 16-25 ans)
 - C 2 ÉCO Carré (le) (comptoir alimentaire)
 - C 2 ÉCO Carrefour d'alimentation et de partage (comptoir alimentaire)
 - C 2 ÉCO Carrefour relance (supp. aux bénéf. de l'aide sociale de 29 ans et +)
 - C 2 ÉCO CCSC Maisonneuve (cueillette, vente et distrib. d'articles usagés)
 - C 2 ÉCO Centre d'aide des travailleurs et travailleuses accidenté(e)s de Mtl
 - C 2 ÉCO Centre d'emploi Olympique (bureau fédéral)
 - C 2 ÉCO Centre d'info. com. et de dépan. Ste-Marie (CICD) (info et art. usag.)
 - C 2 ÉCO Chic Resto Pop (le) (restaurant communautaire)
 - C 2 ÉCO Emploi-Jeunesse 16-25 Inc. (intég. 18-30 ans au marché du travail)
 - C 2 ÉCO Glaneuses (les) (cueillette, vente et distribution d'articles usagés)
 - C 2 ÉCO Hochelaga-Maisonneuve SSV (cueil., vente et distrib. d'art. usa.)
 - C 2 ÉCO Luciole Inc. (la) (cueillette, vente et distribution de jouets usagés)
 - C 2 ÉCO Maison Tangente (la) (hébergement pour démunis de 18-25 ans)
 - C 2 ÉCO Photocop (intég. de pers. handic. au travail - centre de photoc.)
 - C 2 ÉCO Pop Mobile (distribution alimentaire pour écoliers)
 - C 2 ÉCO Regain (héberg. et rech. emplois pour hommes de 18-30 ans)
 - C 2 ÉCO Saint-Clément SSV (cueillette, vente ou distrib. d'articles usagés)
 - C 2 ÉCO Service d'orientation et de relance industrielle pour femmes (SORIF)
 - C 2 ÉCO Société québécoise de développement de la main-d'oeuvre
 - C 2 ÉCO Vitalité (services alimentaires pour personnes âgées)
 - C 2 ÉDU Accueil Liaison pour arrivants (aide et orientation pour immigrants)
 - C 2 ÉDU Au coup de pouce Centre-Sud (éducation populaire)
 - C 2 ÉDU Centre d'éduc. et d'act. des femmes de Mtl (socio-communautaire)
 - C 2 ÉDU Centre DÉBAT (formation pour travailleurs analphabètes)
 - C 2 ÉDU Centre Gédéon-Ouimet (socio-éducatif pour adultes)
 - C 2 ÉDU Centre Irénée Lussier (école secondaire)
 - C 2 ÉDU Collège de Maisonneuve (CÉGEP)
 - C 2 ÉDU Collège Ville-Marie (secondaire)
 - C 2 ÉDU Commission des Écoles Catholiques de Montréal
 - C 2 ÉDU Coop. d'action comm. des citoyens d'H-M (serv. d'éduc. pop.)
 - C 2 ÉDU Cuisines Collectives H-M (services d'éducation alimentaire)
 - C 2 ÉDU École Baril (primaire)
 - C 2 ÉDU École Eulalie-Durocher (secondaire)

C 2 ÉDU École Hochelaga (primaire)
 C 2 ÉDU École Jean-Baptiste-Meilleur (primaire)
 C 2 ÉDU École Maisonneuve (primaire)
 C 2 ÉDU École Notre-Dame de l'Assomption (primaire)
 C 2 ÉDU École Saint-Anselme (primaire)
 C 2 ÉDU École Saint-Jean-Baptiste de Lasalle (primaire)
 C 2 ÉDU École Saint-Nom-de-Jésus (primaire)
 C 2 ÉDU École Sainte-Jeanne-d'Arc (primaire)
 C 2 ÉDU École Secondaire Chomedey-de-Maisonneuve
 C 2 ÉDU École Secondaire Dunton
 C 2 ÉDU École Secondaire le Parcours
 C 2 ÉDU École St-Clément (primaire)
 C 2 ÉDU École St-Émile (primaire)
 C 2 ÉDU Groupe communication collective (prév. de la viol. dans écoles)
 C 2 ÉDU Je passe-partout (périodes d'études scolaires assistées)
 C 2 ÉDU Joujouthèque H-M (maison d'animation pour enfants)
 C 2 ÉDU Puce communautaire (la) (formation en informatique)
 C 2 ÉDU Regroupement de prév. contre la violence dans les écoles H-M
 C 2 ÉDU REVDEC (centre pour 12-15 ans en difficultés scolaires)
 C 2 ÉDU Tour de lire (groupe populaire d'alphabétisation)
 C 2 FAM Association des Haltes-Garderies de la région de Montréal
 C 2 FAM Garderie Casse-Noisettes
 C 2 FAM Garderie du Carrefour
 C 2 FAM Garderie du Faubourg
 C 2 FAM Garderie Éducative Sherbrooke Est
 C 2 FAM Garderie la Maisonnnette
 C 2 FAM Garderie la Sauterelle
 C 2 FAM Garderie la Vermouilleuse
 C 2 FAM Garderie le Jardin Charmant
 C 2 FAM Halte-garderie au Super Clown
 C 2 FAM Halte-répit Hochelaga-Maisonneuve (garderie)
 C 2 FAM Interaction Familles H-M (aide aux fam. du Nord-est du quartier)
 C 2 RÉC Aréna du YMCA Hochelaga-Maisonneuve
 C 2 RÉC Aréna Maurice-Richard
 C 2 RÉC Association socio-culturelle et sportive du Centre P.-Charbonneau
 C 2 RÉC Atelier montréalais du loisir scientifique
 C 2 RÉC Carrefour jeunesse du centre culturel et sportif de l'Est (act. jeunes)
 C 2 RÉC Centre communautaire et sportif N-D-de-l'A de Montréal inc.
 C 2 RÉC Centre culturel et sportif de l'Est (enfants, adultes et 3e âge)
 C 2 RÉC Centre d'activités communautaires pour personnes âgées
 C 2 RÉC Centre Nativité (sports et loisirs)
 C 2 RÉC Centre Pierre Charbonneau (sports et loisirs)
 C 2 RÉC Centre récréatif et communautaire St-Émile (sports et loisirs)
 C 2 RÉC Centre récréatif Poupart (sports et loisirs)
 C 2 RÉC Centre Très-Saint-Nom-de-Jésus (sports et loisirs)

C 2 RÉC Club de croquet Lionel-Cyr
 C 2 RÉC Club de patinage artistique olympique
 C 2 RÉC Club de tennis sur table de Maisonneuve
 C 2 RÉC Club Gymnacentre du Centre Pierre-Charbonneau
 C 2 RÉC Club les épaulards de Montréal (activités aquatique)
 C 2 RÉC Club Santé pour les 45 ans et plus du Centre Pierre-Charbonneau
 C 2 RÉC Jardins communautaires Maisonneuve (les)
 C 2 RÉC Jardins communautaires Médéric-Martin
 C 2 RÉC Jardins communautaires Raymond-Préfontaine
 C 2 RÉC Jardins communautaires Saint-Eusèbe
 C 2 RÉC Jardins communautaires Sainte-Marie
 C 2 RÉC Jardins Hochelaga (les) (jardins communautaires)
 C 2 RÉC Jardins Préfontaine (les) (jardins communautaires)
 C 2 RÉC Jeunes sportifs Hochelaga (sports et loisirs)
 C 2 RÉC Loisirs Notre-Dame-de-l'Assomption
 C 2 RÉC Loisirs Saint-Eusèbe (sports et loisirs)
 C 2 RÉC Olympique Sainte-Marie (sports et loisirs)
 C 2 RÉC Perfogym du Centre Pierre-Charbonneau
 C 2 RÉC Piscine du YMCA Hochelaga-Maisonneuve
 C 2 RÉC Piscine Hochelaga
 C 2 RÉC Piscine Morgan
 C 2 RÉC Piscine Quintal
 C 2 RÉC Piscine du CÉGEP Maisonneuve
 C 2 RÉC Quinka Buzz Maison de jeunes (socio-communautaire)
 C 2 RÉC Scouts et guides 73e groupe
 C 2 RÉC Secteur activités 3e-âge du centre culturel et sportif de l'Est
 C 2 REL Communauté partage amitié (COPAM)
 C 2 REL Paroisse Notre-Dame-de-l'Assomption
 C 2 REL Paroisse St-Anselme
 C 2 REL Paroisse St-Émile
 C 2 REL Paroisse St-Jean-Baptiste-de-LaSalle
 C 2 REL Paroisse Ste-Jeanne d'Arc
 C 2 REL Paroisse Ste-Marie-de-la-Médaille-Miraculeuse
 C 2 SAN ASPA La démarche (services pour toxicomanes)
 C 2 SAN Centre d'accueil Émilie-Gamelin
 C 2 SAN Centre d'accueil Préfontaine/Maison L'invitée
 C 2 SAN Centre de jour - Résid. Maison-Neuve (serv. à dom. p. aînés)
 C 2 SAN Centre de la croix blanche de Montréal (santé mentale)
 C 2 SAN Centre de protec. Enfance-Jeunesse, bur. est (jeunes contrev.)
 C 2 SAN Centre Habitat Soleil/Transition Morgan (accueil 12-18 ans)
 C 2 SAN Centre Hospitalier Joseph H. Charbonneau
 C 2 SAN Centre Pierre Hénault (aide pour proches de pers. sidat.)
 C 2 SAN Clinique de médecine familiale de l'Est
 C 2 SAN Clinique de psychiatrie comm. Hochelaga-Maisonneuve
 C 2 SAN Clinique des jeunes (centre médical)

C 2 SAN Clinique Joliette (centre médical)
 C 2 SAN Clinique Ontario (centre médical)
 C 2 SAN Dauphinelle (la) (héb. femmes en diff. ou victimes de viol.)
 C 2 SAN Entr'elles (soutien aux femmes en diff. ou vict. de violence)
 C 2 SAN Entremise (l') (centre d'intervention en situation de crise)
 C 2 SAN Escale Notre-Dame (aide pour ex-toxicomanes)
 C 2 SAN Foyer Allard (socio-communautaire)
 C 2 SAN Foyer Appartement Michel Guay (socio-communautaire)
 C 2 SAN Foyer des jeunes travaill. (serv. d'entret. des log. et d'anim.)
 C 2 SAN Habitations l'Escalier de Mtl (héb. pour 18-30 ans en diff.)
 C 2 SAN Hôpital Notre-Dame-de-Lourdes
 C 2 SAN Kino-Québec (socio-sanitaire)
 C 2 SAN Maison Charlemagne (héb. et réintég. soc. des détenus)
 C 2 SAN Maison des enfants de l'Est de Mtl (la) (aide aux enf. en diffic.)
 C 2 SAN Maison du Pharillon (aide aux jeunes en difficultés)
 C 2 SAN Maison Jeanne Simard (héb. pour pers. âgées en difficultés)
 C 2 SAN Manoir St-Germain (héb. pour femmes à prob. psychiâtriques)
 C 2 SAN Transit Jeunesse Inc. (héb. de longue durée pour adolescentes)
 C 2 SAN Unité de santé publique Maisonneuve-Rosemont
 C 2 SOC Âge d'or Le Sourire
 C 2 SOC Âge d'or Morgan
 C 2 SOC Âge d'or Place Frontenac
 C 2 SOC Âge d'or Saint-Anselme
 C 2 SOC Âge d'or Sainte-Marie-de-la-Médaille-Miraculeuse
 C 2 SOC Âge d'or St-Jean-Baptiste-De-Lasalle
 C 2 SOC Âge d'or Ste-Jeanne d'Arc
 C 2 SOC Aînés du Carrefour (les) (âge d'or)
 C 2 SOC Association des locataires Boyce-Viau
 C 2 SOC Association des locataires Résidence Viauville
 C 2 SOC Association des retraités Résidence Hochelaga-Aird
 C 2 SOC Association pour la déf. des droits des retraités et pré-ret., sec. H-M
 C 2 SOC Association Québécoise Plaidoyer-Victimes
 C 2 SOC Cercle des jeunes naturalistes
 C 2 SOC Chevaliers de Colomb Sainte-Marie (les) (socio-communautaire)
 C 2 SOC Club d'âge d'or Poupart
 C 2 SOC Club de l'Amitié (âge d'or)
 C 2 SOC Coalition sur l'Alimentation H-M (regr. d'org. précoc. par prob. d'alim.)
 C 2 SOC Comité d'organisation des droits des assistés sociaux (serv. d'info)
 C 2 SOC Comité de chômage de l'Est (services d'information)
 C 2 SOC Comité Jeunesse Centre-Sud (socio-communautaire)
 C 2 SOC Habitation Desjardins (comité de locataires)
 C 2 SOC Habitation Pierre-de-Coubertin (comité de locataires)
 C 2 SOC Projet Boyce-Viau Jeunesse (interv. auprès jeunes du HLM B-V)
 C 2 SOC Rencontres Cuisine (socio-communautaire)
 C 2 SOC Service Bénévole de l'Est de Montréal (recrut. et orient. des bénévol.)

- C 2 SOC Société de paléontologie
 C 2 SOC Société générale des étudiants(es) du CÉGEP Mais. (SOGECOM)
 C 2 URB Caserne de pompiers #45 (4200, rue Ontario est)
 C 2 URB Poste de police #52 (Hochelaga-Maisonneuve)

| Groupe D - Autres acteurs potentiels oeuvrant à plus grande échelle (généralement localisés à l'extérieur des limites de Ste-Marie/Hochelaga-Maisonneuve) | | |
|---|------------|---|
| Groupe/ Niveau d'imp./ Champ | Nom | Préoccupé par la rue N-D |

| | | |
|---------|---|---|
| D 1 ÉCO | Association québécoise des droits des retraités et pré-ret. Centre-Sud | X |
| D 1 ÉCO | Bureau des services sociaux de l'Est | X |
| D 1 ÉCO | Chambre de commerce de Montréal est et de Pointe-aux-Trembles | |
| D 1 ÉCO | Chambre de commerce de l'Est de l'île de Montréal | |
| D 1 ÉCO | Chambre de commerce du Montréal métropolitain | |
| D 1 ÉCO | Commission d'initiative et de développement écon. de Mtl (CIDEM) | |
| D 1 ÉCO | Conseil du travail de Montréal | X |
| D 1 ÉCO | Conseil régional de développement de l'île de Montréal | |
| D 1 ÉCO | Corporation de dév. de l'Est (CDEST) (soc.-com., entrpr. et empl.) | X |
| D 1 ÉCO | CUM - Office du développement économique | |
| D 1 ÉCO | Fédération des coopératives d'habitation de l'île de Montréal | |
| D 1 ÉCO | Office municipal d'habitation de Mtl (OMHM) (adm. d'imm. à loy. mod.) | |
| D 1 ÉCO | Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM) | |
| D 1 ÉCO | Société d'habitation populaire de l'Est de Mtl (adm. de log. à prix mod.) | |
| D 1 ÉCO | Ville de Montréal, Service du Développement économique, bur. de l'Est | |
| D 1 ENV | Amis(es) de la Terre (les) (sensib. de la pop. à la crise écologique) | |
| D 1 ENV | Association pour la prévention de l'air et du sol | |
| D 1 ENV | Association québécoise de lutte contre les polluants atmosphér. - Mtl | |
| D 1 ENV | Association québécoise pour la promotion de l'éduc. relative à l'environn. | |
| D 1 ENV | Association québécoise pour l'évaluation d'impacts | |
| D 1 ENV | Centre québécois du droit de l'environnement | |
| D 1 ENV | Coalition verte/Green Coalition (prés. des esp. verts et bleus de la CUM) | |
| D 1 ENV | Comité d'action politique et de protection de l'environnement | |
| D 1 ENV | Conseil Régional de l'environnement de Montréal (CRE - Mtl) | |
| D 1 ENV | Coopérative d'Information et de Recherche Écologiste du Québec | |
| D 1 ENV | ENvironnement JEUnesse (ENJEU) (prom. de l'env. auprès enfants) | |
| D 1 ENV | Fédération québécoise en environnement (prom. chang. habit. et habit.) | |
| D 1 ENV | Gardiens de l'environnement québécois (prom. de l'env par applic. des lois) | |
| D 1 ENV | Greenpeace - Montréal | |
| D 1 ENV | Groupe de recherche en écologie sociale (rech. en soc. de l'env.) | |
| D 1 ENV | Groupe de recherche en éthique environnementale (GRAIGE-UQAM) | |
| D 1 ENV | Groupe de recherche et d'anal. interdis. en gest. de l'env. (GRAIGE-UQAM) | |

| | | |
|---------|---|---|
| D 1 ENV | Groupe de rech. et d'int. pub. du Qué. (GRIP - UdeM, Concordia et McGill) | |
| D 1 ENV | Mouvement écologiste alternatif (prom. du dévelop. de l'écosociété) | |
| D 1 ENV | Regroupement québécois des professionnels de l'environnement | |
| D 1 ENV | Réseau québécois des groupes écologistes | |
| D 1 ENV | STOP (favoriser la protection de l'environnement et l'expres. des inquiét.) | |
| D 1 ENV | Société pour vaincre la pollution (SVP) (défense des droits à un env. sain) | |
| D 1 FAM | Régie du logement | |
| D 1 MÉD | CIBL-FM 101,5 (radio-communautaire) | |
| D 1 MÉD | Flambeau de l'Est (journal hebd. local du quartier Mercier) | |
| D 1 MÉD | Nouvelles Centre-Sud (journal de quartier pour Ste-Marie) | |
| D 1 MÉD | Super Hebdo de l'île de Montréal (journal hebd. de quart. régional) | |
| D 1 POL | Coalition démocratique Montréal écologique (3e parti politique off.) | |
| D 1 POL | Rassemblement des citoyens(nes) de Montréal (RCM) (parti d'opposit.) | X |
| D 1 POL | Vision Montréal (parti politique au pouvoir) | |
| D 1 RÉC | Fédération québécoise de la marche (prom. de la marche et de la nature) | |
| D 1 RÉC | Regroupement loisirs Québec (dir. des org. nat. de loisirs) | |
| D 1 RÉC | Société de développement récréotouristique de l'Est de Montréal | |
| D 1 RÉC | Vélo-Québec/Groupe Vélo/Maison des cycl. (org. de prom. du cyclo-tour.) | |
| D 1 SAN | Clinique des travailleurs de l'Est | X |
| D 1 SOC | Comité logement Rosemont | X |
| D 1 SOC | Organisation populaire des droits sociaux, région de Montréal | X |
| D 1 SOC | Regroup. des comités logement et assoc. de locataires du Québec | |
| D 1 SOC | Société de développement communautaire de Montréal | |
| D 1 URB | Agence métropolitaine de transport | |
| D 1 URB | CUM - Aménagement du territoire | |
| D 1 URB | CUM - Bureau du transport métropolitain | |
| D 1 URB | CUM - Parcs-nature | |
| D 1 URB | CUM - Gestion immobilière | |
| D 1 URB | CUM - Service de police (SPCUM) | |
| D 1 URB | CUM - Société de transport de la CUM (STCUM) | |
| D 1 URB | Front d'action populaire en réaménagement urbain (FRAPRU) | X |
| D 1 URB | Groupe de ressources techniques en habitation de Mtl (GRTHM) | X |
| D 1 URB | Groupe de ressources techniques/bâtir son quartier (GRTBQ) (H-M) | |
| D 1 URB | Monde à bicyclette (le) (prom. du transp. collect., cycl. et piét.) | |
| D 1 URB | Transports Canada, Centre de développement des Transports | |
| D 1 URB | Transports Québec, Direction de l'île de Montréal | X |
| D 1 URB | Transport 2000 - Québec (prom. de l'usage des transp. en commun) | |
| D 1 URB | Ville de Montréal, Conseil de quartier | |
| D 1 URB | Ville de Montréal, Service de l'Urbanisme | X |
| D 1 URB | Ville de Montréal, Service de la circulation et du Transport | |

| Groupe/ Niveau d'imp./ Champ | SUGGESTION D'ACTEURS À RENCONTRER | Préoccupé par la rue N-D |
|---------------------------------------|---|--------------------------------|
| C 1 SOC | Association des locataires Hochelaga-Maisonneuve | X |
| C 1 PER | André Gosselin (représ. de l'Assoc. des locat. H-M, dossier N-D) | X |
| C 1 PER | Robert Bédard (représ. de l'Assoc. des locat. H-M, dossier N-D) | X |
| C 1 PER | Roseline Savoie (représ. de l'Assoc. des locat. H-M, dossier N-D) | X |
| C 1 PER | Sylvie Chiricota (représ. de l'Assoc. des locat. H-M, dossier N-D) | X |
| | | |
| C 1 CUL | Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve | X |
| C 1 PER | Pierre Larivière (représ. de l'Atelier d'histoire d'H-M, dossier N-D) | X |
| | | |
| C 1 SAN | Centre local de services communautaires H-M (CLSC) | X |
| C 1 PER | Gaétan Lebeau (représ. du CLSC H-M dans le dossier N-D) | X |
| C 1 PER | Jean Rouleau (représ. du CLSC H-M dans le dossier N-D) | X |
| C 1 PER | Louis Roy (représ. du CLSC H-M dans le dossier N-D) | X |
| C 1 PER | Robert Potvin (représ. du CLSC H-M dans le dossier N-D) | X |
| | | |
| C 1 URB | Collectif en aménag. urbain H-M (regr. d'org. préc. qdevie du mil.) | X |
| C 1 PER | Daniel Fecteau (du CLSC H-M, porte-parole de la comm. de cons...) | X |
| | | |
| C 1 SOC | Pavillon d'Éducation Communautaire (supp. à l'organ. comm.) | X |
| C 1 PER | Nicole Forget (du Pav. d'éduc. communautaire, memb. de la com.) | X |
| | | |
| A 1 REL | Regroupement des sept Paroisses | X |
| C 1 PER | Jean-Pierre Langlois (repr. du Regr. des Par. d'H-M, dossier N-D) | X |
| | | |
| C 1 SOC | YMCA Hochelaga-Maisonneuve (aide emploi, log. et amén. urb.) | X |
| C 1 PER | Claude Masse (représ. du YMCA H-M dans le dossier N-D) | X |
| C 1 PER | Lise Robichaud (représ. du YMCA H-M dans le dossier N-D) | X |
| C 1 PER | Sylviane Difolco (représ. du YMCA H-M dans le dossier N-D) | X |
| | | |
| C 1 ENV | H-M, quartier en santé (regr. de repr. comm. pour prom. de la qdev) | |
| | | |
| C 1 RÉC | Ville de Mtl - Services des loisirs, des parcs et du dév. com. d'H-M | |

ANNEXE H

LISTE DES ORGANISMES-CLÉS RENCONTRÉS LORS DE LA 1^{ère} SÉRIE D'ENTREVUES ET STRUCTURE DES RENCONTRES

LISTE DES ORGANISMES-CLÉS RENCONTRÉS LORS DE LA 1^{ère} SÉRIE D'ENTREVUES

Nous avons rencontré un premier groupe d'organismes du milieu afin de pouvoir créer un premier contact et échanger quelques informations. Nous les avons informés du projet en cours, puis leur avons demandé de nous aider à identifier les organismes-clés du milieu concernés par le projet (que nous aurions pu oublier). Le répertoire des acteurs de la région à l'étude (document de travail #4) ainsi que la revue de presse locale nous ont permis de cibler les 14 intervenants que nous avons interrogés à ce sujet. Voici la liste de ces organismes:

- Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve
- Hochelaga-Maisonneuve quartier en santé
- CLSC Hochelaga-Maisonneuve
- Comité de locataires et de loisirs des Habitations Hochelaga (entre rues Joliette et Chambly)
- Atelier d'Histoire Hochelaga-Maisonneuve
- Les Nouvelles de l'Est (journal local de H-M)
- Sidac Ste-Catherine (regroupement de commerçants entre rues Bourbonnière et Viau)
- Conseiller municipal du district Hochelaga (Luc Larivée)
- Conseiller municipal du district Maisonneuve (Nathalie Malépart)
- Député provincial de Hochelaga-Maisonneuve (Louise Harel)
- Député fédéral de Hochelaga-Maisonneuve (Réal Ménard)
- Conseiller municipal du district Ste-Marie (Martin Lemay)
- Député provincial de Ste-Marie / St-Jacques (André Boulerice)
- Député fédéral de Laurier / Ste-Marie (Gilles Duceppe)

La prise de rendez-vous a été effectuée par téléphone en expliquant brièvement le projet d'étude et le but de la première rencontre. Le feuillet explicatif du projet a été envoyé par télécopieur ou par la poste afin que les répondants soient mieux informés du projet avant la rencontre. Les rencontres ont duré en moyenne de 20 à 30 minutes.

STRUCTURE DES RENCONTRES LORS DE LA 1^{ère} SÉRIE D'ENTREVUES AVEC LES ORGANISMES-CLÉS DU MILIEU

Information venant de l'interviewer (environ 10 mn)

- Présentation de l'interviewer (formation, rôle dans le projet de recherche, niveau de connaissance de l'historique de la rue Notre-Dame...).
- Présentation du projet de recherche:
 - le répondant a-t-il eu le temps de prendre connaissance du feuillet explicatif?
si oui, donner précisions au besoin.
si non, passer brièvement en revue la brochure avec le répondant.
- Présentation de la démarche qui nous a guidée vers le répondant (répertoire des acteurs locaux, revue de presse locale).
- Rappel de l'objet de la rencontre (chercher à rejoindre les acteurs-clés du milieu).

Information venant du répondant (environ 10 mn)

Dans cette section, il se peut que le répondant se montre rébarbatif au projet de recherche en raison d'un profond désaccord envers le projet du boulevard Ville-Marie dont on parle depuis la fin des années 70. Advenant le cas, l'interviewer devra démontrer au répondant que ce projet de recherche tente justement de faire le point sur les préoccupations des citoyens et groupes d'intérêts concernés par la qualité de vie en bordure de la rue Notre-Dame, qu'ils soient pour ou contre un éventuel projet de boulevard urbain.

- Demander quelques informations sur le répondant (rôle, coordonnées...).
- Demander quelques informations sur l'organisme, l'institution ou l'association visité(e) (coordonnées...).
- Demander à l'acteur visité s'il se sent préoccupé par la problématique du bruit ou de la qualité de vie en bordure de la rue Notre-Dame:
 - demander pourquoi de façon à pouvoir identifier le domaine d'intérêt du groupe.

- Demander au répondant si, selon lui, d'autres acteurs (locaux ou non locaux) seraient intéressés à nous faire part de leurs préoccupations à ce sujet:
 - si le répondant fournit moins de cinq noms d'acteurs, lui demander à nouveau s'il ne pourrait pas en nommer au moins 5.
 - demander pourquoi chacun des acteurs a été identifié de façon à pouvoir cerner les domaines d'intérêt des groupes.
 - demander les coordonnées et contacts pour chacun des acteurs.

Remerciements et information au sujet de la poursuite du projet (environ 5 mn)

- Remercier le répondant en lui rappelant que ces informations nous aideront à mieux cerner les acteurs préoccupés par l'aspect de la qualité de vie en bordure de la rue Notre-Dame.
- Demander si le répondant ne voit pas d'inconvénients à ce qu'il y ait une prochaine rencontre (dans les semaines à venir) portant davantage sur les préoccupations et enjeux locaux.

ANNEXE I

SYNTHÈSE DE LA 1^{ère} SÉRIE D'ENTREVUES AVEC LES ORGANISMES-CLÉS DU MILIEU

Les entrevues se sont déroulées du 7 mai au 9 juin 1998 et ont été réalisées de personne à personne, à l'exception d'une seule qui a dû être effectuée par téléphone en raison d'un renvoi d'appel tardif de la part de l'acteur concerné. Les entrevues ont duré en moyenne 30 minutes (minimum = 20 et maximum = 45).

À la question « *Vous sentez-vous préoccupé par la problématique du bruit ou de la qualité de vie en bordure de la rue Notre-Dame?* », les répondants ont émis plusieurs commentaires permettant de cibler leurs principales préoccupations pour le quartier ou le secteur étudié. Voici la liste de ces préoccupations avec leur fréquence d'apparition:

| Principales préoccupations | Fréq. |
|---|-------|
| Réunir les parcs Morgan et Champêtre en abaissant la rue Notre-Dame sous un passage | 7 |
| Améliorer la qualité de vie dans les espaces publics (sécurité et jeux pour enfants) | 5 |
| Trouver une solution aux problèmes de drogue et de prostitution | 4 |
| Réaménager visuellement les abords de la rue Notre-Dame | 4 |
| Préserver la piste cyclable et l'écran de végétation le long de Notre-Dame | 4 |
| Favoriser l'accès au logement | 4 |
| Aménager un belvédère au parc Champêtre pour donner une fenêtre sur le fleuve | 4 |
| Restaurer l'ancienne caserne de pompier (théâtre pour enfants ou musée) | 4 |
| Redonner à la population un véritable accès au fleuve (pêche sportive par exemple) | 3 |
| Favoriser la rénovation domiciliaire | 3 |
| Diminuer le trafic en provenance de Notre-Dame (sur rues d'accès et Ste-Catherine) | 3 |
| Aménager la rue Notre-Dame en boulevard urbain en limitant les accès au quartier | 3 |
| Abaisser le niveau de bruit et de poussière venant de Notre-Dame et des voies ferrées | 3 |
| Venir en aide aux familles démunies (travail, nourriture...) | 2 |
| Chercher une solution pour retrouver la clientèle perdue de la rue Ste-Catherine | 2 |
| Redonner aux gens du quartier un sentiment d'appartenance | 2 |
| Réaménager le boulevard V-M près de la prison des Patriotes (sécurité et aspect visuel) | 2 |
| Augmenter la quantité de propriétaires occupants dans le quartier | 2 |
| Trouver une solution au dérangement causé par les jeunes du voisinage | 1 |
| Redonner vie à la rue Ste-Catherine après 17h00 | 1 |
| Redonner un sens unique continu à la rue Davidson pour améliorer l'axe Nord-Sud | 1 |
| Éviter d'installer d'écrans antibruit car non efficace pour résidence de 3 étages et plus | 1 |
| Éviter d'élargir la rue Notre-Dame | 1 |
| Finir d'installer les lampadaires sur Ste-Catherine | 1 |
| Faire intervenir les gouvernements dans le problème de la guerre des motards | 1 |
| Ne pas faire bifurquer le boul. V-M vers le nord trop près du centre de soins prolongés | 1 |

| | |
|--|---|
| Diminuer l'effet de barrière que constitue la rue Notre-Dame | 1 |
| Consolider l'axe touristique Nord-Sud (piste cyclable) | 1 |
| Changer la perception qu'ont les montréalais du quartier Hochelaga-Maisonneuve | 1 |
| Augmenter la sécurité aux abords du métro Beaudry | 1 |
| Augmenter l'implication de la part des conseillers municipaux | 1 |
| Animer le parc Morgan | 1 |
| Améliorer le réseau de transport en commun dans le secteur | 1 |
| Améliorer l'accessibilité aux prêts commerciaux | 1 |

À la question « *Quels acteurs pourraient être intéressés à nous faire part de leurs préoccupations au sujet du bruit ou de la qualité de vie en bordure de la rue Notre-Dame?* », tous les répondants ont mentionné au moins 5 acteurs. Voici les 56 acteurs cités avec leur fréquence d'apparition:

| Acteurs ayant été recommandés dans Hochelaga-Maisonneuve | Fréq. |
|--|--------------|
| Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve, Jean Rouleau, 523-4443 | 8 |
| Tourisme H-M (table de concertation), Sylvianne DiFolco, dir., 256-7787 | 6 |
| Député fédéral d'Hochelaga-Maisonneuve, Réal Ménard, 283-2655 | 6 |
| Pavillon d'Éducation Communautaire (PEC), Normand Robert, dir. Général, 596-4488. | 5 |
| Députée provinciale d'Hochelaga-Maisonneuve, Louise Harel, 873-9309 | 5 |
| Corporation de développement de l'Est (CDEST), Laurent Blanchard, dir., 256-6825 | 5 |
| SIDAC Ste-Catherine, Normand Lagacé, président, 254-4242 | 4 |
| Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve, Paul Labonne, 523-5930 | 4 |
| Les associations de locataires, résidences et coopératives Habitations Hochelaga (HLM), 575 Joliette #92, Simone Langlais, présidente Habitations Pie IX (HLM)*, 555 boul. Pie-IX #313, Édouard Allan, président Habitations Nicolet (HLM), 3760 Ste-Cath. Est, Micheline L'Heureux, présidente Résidence de Rouville (3 ^e ÂGE), 3350 Ste-Catherine Est #406, Nicole Bureau, secr. Valbour, 520 Bourbonnière #5 (COOP) Olympia, 560 Davidson #3A (COOP) La Légende, 565 Darling #9 (COOP) Du Bord du fleuve, 514 Pie IX #7 (COOP) Trois galeries, 558 Desjardins (COOP), Lise Lebrun Bonheur d'occasion, 1746 Darling #2 (COOP) [sort de notre limite territoriale] | 3 |
| Conseil pour le dévelop. local et communaut. H-M, Nicole Bashonga, dir., 523-2479 | 3 |
| Zone d'Intervention Prioritaire (ZIP), Robert Lépine, ex-président | 2 |
| Société d'habitation populaire de l'est de Mtl (SHAPEM), Jean-Pierre Racette, dir. | 2 |
| SIDAC Ontario, Roger Galayer, directeur général | 2 |
| Port de Montréal, Dominique Taddéo (dir. gén.), Michel Turgeon (communications) | 2 |
| Commissaire industriel, Mtl, Claude Paquette, (membre de Tourisme H-M) | 2 |
| Centre culturel et sportif de l'Est, Yves Poulin, 872-1344 | 2 |
| Robert Cadotte, commissaire scolaire (et président du CLSC H-M) | 1 |
| Résolidaire, Huguette Béchar, 598-9670 | 1 |

| | |
|---|---|
| Régie des Installations Olympiques (RIO), Robert Lépine, 252-8687 | 1 |
| Pro-Est, Line Beauchamp, directrice, 256-0472 | 1 |
| Les usines et installations portuaires situées au sud de la rue Notre-Dame | 1 |
| Entraide Logement Hochelaga-Maisonneuve, Guillaume Dostaler, coordonn., 528-1634 | 1 |
| Éco-Quartier Maisonneuve, Jean-Marc Ostiguy, coordonnateur, 254-5119 | 1 |
| Éco-Quartier Hochelaga, Hélène Boucher, coordonnatrice, 521-2280 | 1 |
| Commissaire du développement économique, Ville de Mtl, Alain Martel, 872-8508 | 1 |
| Comité de citoyens de Viauville* (voir Jean Rouleau du Collectif pour informations) | 1 |
| Club Optimiste Maisonneuve, Renée Laurin, présidente, 253-3828 | 1 |
| CLSC Hochelaga-Maisonneuve, Paul Leguerrier, dir. gén., 253-2181 | 1 |
| Centre de soins prolongés de Montréal, Caroline Barbire, directrice, 255-2833 | 1 |
| Association des commerçants de la rue Ste-Catherine (à l'ouest de Bourbonnière) | 1 |

* L'acteur n'existe plus aujourd'hui

| Acteurs ayant été recommandés dans Ste-Marie | Fréq. |
|---|--------------|
| Alerte Centre Sud, Pierre Hamel, 521-0467 | 3 |
| Relance Jeunes et Familles, Marie-Madelaine Lafrenière, dir. gén., 525-1508 | 2 |
| Opération Populaire d'Aménagement Centre-Sud (OPA)*, Patrick Alleyne, coordonn., | 2 |
| Éco-Quartier Ste-Marie, Éric Ducharme, 523-9220 | 2 |
| Centre d'Éducation et d'Action des Femmes (CEAF), Johanne Bouchard, 524-5656 | 2 |
| TANDEM Plateau / Centre-Sud, Martine Brisson | 1 |
| Rencontre Cuisine, Ginette Ouellette, 528-1989 | 1 |
| L'éco-musée du fier-monde, René Binette, 528-8444 | 1 |
| InterLog, Marguarette Bain, 522-2104 | 1 |
| GRT - Groupe de conseil et de développement d'habitation, Douglas Alford, 849-7800 | 1 |
| Fédération des OSBL d'habitation de l'île de Mtl, Normand Drolet, 527-6668 | 1 |
| Fédération des coopératives d'habitation de l'île de Mtl, Jeanne Lefèbvre, 843-6929 | 1 |
| Député provincial de Ste-Marie / St-Jacques, André Boulerice, 525-2501 | 1 |
| Député fédéral de Laurier / Ste-Marie, Gilles Duceppe, 522-1339 | 1 |
| Comité-Logement Centre-Sud, 1710 Beaudry | 1 |
| Corpor. de Dévelop. Économ. Communautaire (CDEC), Céline Charpentier, 845-2332 | 1 |
| Chez Émilie, François Gileau, 526-9652 | 1 |

* L'acteur n'existe plus aujourd'hui

ANNEXE J

STRUCTURE ET QUESTIONNAIRE DE LA 2^e SÉRIE D'ENTREVUES AVEC LES ORGANISMES DU MILIEU

Information venant de l'interviewer (environ 5 à 10 mn)

- Bref rappel si le répondant a déjà été rencontré lors de la première série d'entrevues.
 1. Présentation de l'interviewer:
 - formation.
 - rôle dans le projet de recherche.
 2. Présentation du projet de recherche:
 - demander au répondant s'il a eu le temps de prendre connaissance du feuillet explicatif envoyé au préalable,
 - présenter brièvement le projet (même si le répondant dit avoir lu le feuillet),
 - délimiter le secteur d'étude à l'aide d'une carte,
 - demander au répondant s'il habite dans ce secteur ou ailleurs dans le quartier et depuis combien de temps (noter cette information).
 3. Présentation de la démarche qui nous a guidés vers le répondant:
 - répertoire des acteurs locaux,
 - revue de presse locale,
 - première série d'entrevues pour identifier les acteurs-clés du milieu.
 4. Rappel de l'objet principal de la rencontre:
 - préoccupations de l'*organisme*, *institution* ou *association* représenté(e),
 - perception de la qualité de vie à proximité de la rue Notre-Dame,
 - perception de la qualité de l'environnement et en particulier du bruit.
- Brève présentation des principales sections du questionnaire.

Information venant du répondant (environ 50 mn) [voir questionnaire]

- Obtenir l'autorisation d'enregistrer l'entrevue en mentionnant au répondant qu'il est libre de répondre ou non aux questions et que toute l'information restera confidentielle (débuter l'enregistrement à la section II).
- Le questionnaire pourra être adapté au type d'organisme rencontré, si nécessité il y a.

Remerciements et information au sujet de la poursuite du projet (environ 3 mn)

- Remercier le répondant de nous avoir accordé une entrevue, tout en lui rappelant que ces informations nous aideront à mieux cerner les préoccupations et les enjeux liés à la problématique de la qualité de vie et en particulier du bruit à proximité de la rue Notre-Dame.

QUESTIONNAIRE POUR ORGANISMES-CLÉS
(seconde série d'entrevues)

Date et heure de l'entrevue: _____

Lieu de résidence du répondant: zone d'étude ___ H-M ___ Ste-Marie ___ ailleurs ___

| |
|------------------------|
| I - Coordonnées |
|------------------------|

(Si le répondant a déjà été rencontré lors de la première série d'entrevues, lui demander si certaines coordonnées ont changé et effectuer les corrections nécessaires. Si le répondant n'a pas déjà été rencontré, remplir les lignes suivantes)

Coordonnées du répondant

Prénom et nom: _____

Titre: _____

Téléphone: _____

Télécopieur: _____

Courrier électronique: _____

Coordonnées de l'organisme, institution ou association visité(e)

Nom: _____

Adresse: _____

Téléphone (si diff.): _____

Télécopieur (si diff.): _____

Courrier électronique (si diff.): _____

Nom de la personne en charge (si diff.): _____

Titre (si diff.): _____

II - Données générales sur l'organisme

(À la lecture, le terme «organisme» doit être remplacé par le nom de l'acteur visité)

1. En quelle année l'organisme a-t-il été créé?
2. Quel est le statut de l'organisme?
3. Combien y a-t-il d'employés ou de membres actifs au sein de l'organisme?
4. Quels sont les divers comités ou sous-comités de l'organisme?
5. Quel est le rayon d'action de l'organisme?

III - Préoccupations

6. Dans quel but l'organisme a-t-il été créé?
7. Quelles sont les préoccupations actuelles de l'organisme?
8. Existe-t-il des documents qui précisent les préoccupations ou la mission de l'organisme?
8b *Si oui*: Est-ce possible d'obtenir une copie de ces documents?
9. L'organisme a-t-il une charte?
9b *Si oui*: Est-ce possible d'obtenir une copie de ce document?

IV - Réalisations et actions en cours ou envisagées

10. Quelles ont été, jusqu'à ce jour, les principales réalisations de l'organisme?
11. Pour ces réalisations, quelle a généralement été la procédure d'intervention de l'organisme?
12. Comment s'effectue le suivi des interventions?
13. Quelles sont les actions en cours ou envisagées?
14. Parmi celles-ci, quelles sont les actions jugées prioritaires?
15. D'après vous, les gouvernements devraient-ils intervenir davantage dans le quartier?
15b *Si oui*: Quel(s) gouvernement(s) et quelles devraient être leurs priorités d'intervention?

V - Interactions avec d'autres organismes

16. Travaillez-vous en collaboration avec d'autres organismes du quartier, la municipalité ou les gouvernements?

16b. *Si oui*: Quel type de collaboration entretenez-vous avec ces organismes et à quelle fréquence s'établissent vos rapports?

17. Avez-vous déjà mené ou menez-vous actuellement des actions communes?

17b. *Si oui*: Lesquelles?

VI - Qualité de vie et qualité de l'environnement

18. De façon générale, comment l'organisme juge-t-il la qualité de vie et la qualité de l'environnement dans le quartier (*citer le ou les quartier(s) selon le rayon d'action de l'organisme*)?

19. Sur une échelle de 1 à 10, soit de très mauvaise à excellente, quelle valeur attribueriez-vous à la qualité de vie dans le quartier?

20. Sur une même échelle, quelle valeur accorderiez-vous à la qualité de l'environnement dans le quartier?

Maintenant, nous allons parler du secteur situé au sud de la rue Ste-Catherine, entre les rues Fullum et Vimont.

21. Comment l'organisme juge-t-il la qualité de vie et la qualité de l'environnement dans ce secteur?

22. Sur la même échelle de 1 à 10, soit de très mauvaise à excellente, quelle valeur attribueriez-vous à la qualité de vie dans ce secteur?

23. Toujours sur cette même échelle, quelle valeur accorderiez-vous à la qualité de l'environnement dans ce secteur?

24. Quelles sont, en ordre d'importance, les 3 principales préoccupations de l'organisme en matière de qualité de vie et de qualité de l'environnement pour ce secteur?

25. Pourquoi avez-vous mentionné chacune de ces préoccupations dans cet ordre?

26. D'après l'organisme, quelles actions devraient être menées pour améliorer la qualité de vie et la qualité de l'environnement dans ce secteur (par ordre d'importance)?

27. Est-ce que l'*organisme* se sent préoccupé ou concerné par l'espace vert avec piste cyclable situé en bordure de la rue Notre-Dame? Pourquoi?

27b. *Si oui*: À propos de cet espace, êtes-vous très satisfait(e), satisfait(e), insatisfait(e) ou très insatisfait(e)...

| | Très satisfait | Satisfait | Insatisfait | Très insatisfait | NSP/PR |
|-------------------------------------|----------------|-----------|-------------|------------------|--------|
| 1. de l'aménagement | | | | | |
| 2. de l'entretien et de la propreté | | | | | |
| 3. de la sécurité | | | | | |
| 4. du niveau de bruit | | | | | |
| 5. de la qualité de l'air | | | | | |

27c. D'après l'*organisme*, quelles améliorations pourrait-on y apporter?

28. Est-ce que l'*organisme* se sent préoccupé ou concerné par le parc Morgan? Pourquoi?

28b. *Si oui*: À propos de cet espace, êtes-vous très satisfait(e), satisfait(e), insatisfait(e) ou très insatisfait(e)...

| | Très satisfait | Satisfait | Insatisfait | Très insatisfait | NSP/PR |
|-------------------------------------|----------------|-----------|-------------|------------------|--------|
| 1. de l'aménagement | | | | | |
| 2. de l'entretien et de la propreté | | | | | |
| 3. de la sécurité | | | | | |
| 4. du niveau de bruit | | | | | |
| 5. de la qualité de l'air | | | | | |

28c. D'après l'*organisme*, quelles améliorations pourrait-on y apporter?

29. Est-ce que l'*organisme* se sent préoccupé ou concerné par le parc Champêtre? Pourquoi?

29b. *Si oui*: À propos de cet espace, êtes-vous très satisfait(e), satisfait(e), insatisfait(e) ou très insatisfait(e)...

| | Très satisfait | Satisfait | Insatisfait | Très insatisfait | NSP/PR |
|-------------------------------------|----------------|-----------|-------------|------------------|--------|
| 1. de l'aménagement | | | | | |
| 2. de l'entretien et de la propreté | | | | | |
| 3. de la sécurité | | | | | |
| 4. du niveau de bruit | | | | | |
| 5. de la qualité de l'air | | | | | |

29c. D'après l'*organisme*, quelles améliorations pourrait-on y apporter?

30. Est-ce que l'organisme se sent préoccupé ou concerné par le parc Bellerive? Pourquoi?

30b. *Si oui*: À propos de cet espace, êtes-vous très satisfait(e), satisfait(e), insatisfait(e) ou très insatisfait(e)...

| | Très satisfait | Satisfait | Insatisfait | Très insatisfait | NSP/PR |
|-------------------------------------|----------------|-----------|-------------|------------------|--------|
| 1. de l'aménagement | | | | | |
| 2. de l'entretien et de la propreté | | | | | |
| 3. de la sécurité | | | | | |
| 4. du niveau de bruit | | | | | |
| 5. de la qualité de l'air | | | | | |

30c. D'après l'organisme, quelles améliorations pourrait-on y apporter?

31. Est-ce que l'organisme se sent préoccupé ou concerné par la rue Ste-Catherine? Pourquoi?

31b. *Si oui*: À propos de cet espace, êtes-vous très satisfait(e), satisfait(e), insatisfait(e) ou très insatisfait(e)...

| | Très satisfait | Satisfait | Insatisfait | Très insatisfait | NSP/PR |
|-------------------------------------|----------------|-----------|-------------|------------------|--------|
| 1. de l'aménagement | | | | | |
| 2. de l'entretien et de la propreté | | | | | |
| 3. de la sécurité | | | | | |
| 4. du niveau de bruit | | | | | |
| 5. de la qualité de l'air | | | | | |

31c. D'après l'organisme, quelles améliorations pourrait-on y apporter?

32. Est-ce que l'organisme se sent préoccupé ou concerné par la rue Notre-Dame? Pourquoi?

32b. *Si oui*: À propos de cet espace, êtes-vous très satisfait(e), satisfait(e), insatisfait(e) ou très insatisfait(e)...

| | Très satisfait | Satisfait | Insatisfait | Très insatisfait | NSP/PR |
|-------------------------------------|----------------|-----------|-------------|------------------|--------|
| 1. de l'aménagement | | | | | |
| 2. de l'entretien et de la propreté | | | | | |
| 3. de la sécurité | | | | | |
| 4. du niveau de bruit | | | | | |
| 5. de la qualité de l'air | | | | | |

32c. D'après l'organisme, quelles améliorations pourrait-on y apporter?

33. Maintenant, je vais vous nommer plusieurs mesures possibles pour lutter contre le bruit de la circulation routière provenant de la rue Notre-Dame. Dites-moi si l'*organisme* serait très favorable, assez favorable, peu favorable ou pas du tout favorable à chacune de ces interventions...

| | 1. Très favorable | 2. Assez favorable | 3. Peu favorable | 4. Pas favorable | 5. NSP/PR |
|---|-------------------|--------------------|------------------|------------------|-----------|
| 1. Insonoriser les bâtisses | | | | | |
| 2. Limiter la vitesse | | | | | |
| 3. Limiter la circulation | | | | | |
| 4. Interdire la circulation des camions lourds à certaines heures | | | | | |
| 5. Élever la hauteur des buttes en terre le long de la piste cyclable | | | | | |
| 6. Ajouter un mur antibruit aux buttes existantes | | | | | |
| 7. Autres suggestions | | | | | |

34. Si une priorité d'intervention devait être établie dans ce secteur, l'*organisme* préférerait-il une mesure pour lutter contre le bruit provenant de la rue Notre-Dame ou bien une mesure pour améliorer d'autres aspects de la vie ou de l'environnement?

| | |
|--|--|
| 1. Interventions contre le bruit de la rue Notre-Dame | |
| 2. Interventions sur d'autres aspects de la vie ou de l'environnement dans le quartier | |
| 3. NSP/PR | |

35. Pourquoi cette préférence (ou cette abstention)?

VII - Changements appréhendés et souhaités

36. Quelles sont les principales craintes de l'*organisme* à propos du secteur situé au sud de la rue Ste-Catherine pour les 15 ou 20 prochaines années?
37. Quels sont les principaux changements que l'*organisme* souhaite pour ce secteur au cours des 15 ou 20 prochaines années?
38. En guise de conclusion, avez-vous d'autres commentaires à formuler à propos de cet espace urbain ou de cette enquête?

ANNEXE K

**PRÉOCCUPATIONS ET PARTENARIAT
DES ORGANISMES RENCONTRÉS**

| Organismes | Objectifs de départ | Préoccupations actuelles | Partenariat |
|--|---|---|---|
| Député fédéral Hochelaga- Maisonneuve | - Représentation politique | <ul style="list-style-type: none"> - Animation touristique (Marché Maisonneuve comme pôle central) - Création d'emplois (centre d'appels, industrie du plastique) - Sécurité dans le quartier (criminalité) - Rajeunissement du parc de logements (très peu de propriétaires et beaucoup de vieux logements) - Vocation du Stade Olympique | <ul style="list-style-type: none"> - Groupes de loisirs - Groupes du troisième âge - Groupes associés à la petite enfance - Divers groupes d'aide à la personne - Municipalité - Gouvernement du Québec |
| Collectif en aménagement urbain Hochelaga- Maisonneuve | - Protection de la qualité de vie dans le secteur où l'autoroute Ville-Marie devait passer (bruit, pollution de l'air, autres nuisances et réduction des espaces verts) | <ul style="list-style-type: none"> - Amélioration de la qualité de vie sur l'ensemble du territoire d'H-M en identifiant les besoins (particulièrement aux abords du boulevard Ville-Marie) - Sensibilisation de la population face aux problèmes environnementaux, d'aménagement et de logement - Promotion d'un processus de prise de décision par la population - Développement de la solidarité sur le territoire | <ul style="list-style-type: none"> - Les autres partenaires du projet de revitalisation urbaine et sociale du quartier H-M [Société d'habitation populaire de l'Est de Montréal (SHAPEM) / Groupe de ressources techniques (GRT) Bâtir son quartier / CLSC H-M / Corporation de développement de l'Est de Montréal (CEST) / Pro-Est / Conseil pour le développement local et communautaire H-M / Chambre de commerce de l'Est de l'île de Montréal / Service de l'habitation de la ville de Mtl / Tourisme H-M / SIDAC Ste-Catherine / SIDAC Ontario / Société d'habitation du Québec / CIBL 101,5 FM / Les Nouvelles de l'Est / Ministère de l'emploi et de la solidarité / Fondation de la famille Samuel et Saidye Bronfman] - Gouvernement provincial - Gouvernement fédéral |
| TANDEM Montréal Mercier / Hochelaga- Maisonneuve | - Réduction des vols par introduction dans les domiciles | <ul style="list-style-type: none"> - Vols par introduction dans les domiciles - Sécurité des enfants de 0-12 ans - Sécurité des aînés (fraudes et sollicitations) - Sécurité des femmes en milieu urbain (dans leurs déplacements) - Sécurité en général dans les espaces publiques - Prostitution (irritants auprès des citoyens) | <ul style="list-style-type: none"> - Présent dans 27 comités de l'arrondissement Mercier / Hochelaga-Maisonneuve - Table Enfance-Famille (H-M) - Table Aînés (H-M) - Concertation toxicomanie H-M - Entraide-Logements (H-M) - Municipalité (relève de la municipalité) |

| | | | |
|--|--|---|---|
| <p>Pavillon d'Éducation Communautaire (PEC)</p> | <p>- Donner à la classe populaire les moyens nécessaires pour qu'elle puisse se débrouiller dans la vie</p> | <p>- Contribuer à ce que les intérêts et les droits de la population soient reconnus - Faire en sorte que la population puisse mieux se situer face aux diverses mutations de notre société - Faire en sorte que le potentiel créateur de la population soit au service de la collectivité - Lutte contre le chômage - Alphabétisation - Survie de l'organisme - Sécurité lors des déplacements de la clientèle du PEC (enfants, aînés)</p> | <p>- La plupart des organismes du quartier H-M (le PEC a permis la naissance de plusieurs d'entre eux, comme La Marie debout, la police communautaire, le Chic resto-pop, la CDEST, sans compter ceux qui y logent comme CIBL, l'Atelier d'histoire, le comité des chômeurs, comité d'organisation et de défense des assistés sociaux, la fondation de Daniel Desrocher, Photocop...) - ZIP de l'Est de Montréal - Municipalité - Gouvernement provincial - Gouvernement fédéral</p> |
| <p>Corporation de développement de l'Est de Montréal (CDEST)</p> | <p>- Supporter le développement local pour le mieux être de la population (stimuler la création d'emplois)</p> | <p>- Contribution à la revitalisation du quartier pour améliorer les conditions de vie de la population - Stimulation et support des initiatives qui mènent à la création d'emplois et à une meilleure employabilité dans l'arrondissement - Participation à l'élaboration d'un plan de développement global en conformité avec les besoins et les aspirations de la population</p> | <p>- Les autres partenaires du projet de revitalisation urbaine et sociale du quartier H-M [Collectif en aménagement urbain H-M / Société d'habitation populaire de l'Est de Montréal (SHAPEM) / Groupe de ressources techniques (GRT) Bâtir son quartier / CLSC H-M / Pro-Est / Conseil pour le développement local et communautaire H-M / Chambre de commerce de l'Est de l'île de Montréal / Service de l'habitation de la ville de Mtl / Tourisme H-M / SIDAC Ste-Catherine / SIDAC Ontario / Société d'habitation du Québec / CIBL 101,5 FM / Les Nouvelles de l'Est / Ministère de l'emploi et de la solidarité / Fondation de la famille Samuel et Saidye Bronfman] - Entreprises privées - Municipalité / Gouvernements provincial et fédéral</p> |
| <p>Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve</p> | <p>- Réappropriation de l'histoire du quartier</p> | <p>- Préservation et promotion du patrimoine bâti (récréo-touristique) - Transformation du Château Dufresne en musée et en centre d'art visuel - Restauration de l'orgue de l'église Saint-Nom-de-Jésus - Sensibilisation des milieux populaires et scolaires à l'histoire et au patrimoine du quartier - Favoriser l'échange de connaissance et d'idées ainsi que le travail de groupe dans la collectivité</p> | <p>- Tourisme H-M - Quartier en santé - Le PEC - Municipalité (Service de l'Urbanisme) - Gouvernement provincial (ministère de la Culture) - Gouvernement fédéral (Patrimoine Canada)</p> |

| | | | |
|--|---|--|--|
| Comité de locataires et de loisirs des habitations Hochelaga | - Organisation d'activités communautaires et récréatives pour les résidants du HLM (aînés) | - Favoriser le regroupement des locataires (aînés) du HLM - Offrir des activités aux membres (soirées, bingo, buffets...) - Favoriser le développement culturel et physique des membres | |
| Conseil pour le développement local et communautaire Hochelaga-Maisonneuve | - Diffusion de l'information sur les programmes d'employabilité du gouvernement fédéral - Aide au développement local dans les secteurs de l'emploi, de l'habitation, de la culture, de la santé, de l'alimentation et des loisirs | - Devenir un comité avisé pour tout ce qui relève du bâti - Développement d'un programme pour faciliter l'insertion au travail - Diffuser aux groupes de quartier l'information relative à l'employabilité - Favoriser la reconnaissance du travail social effectué par les groupes du quartier - Contribuer à améliorer les conditions de vie des personnes et des groupes plus vulnérables dans H-M - Maximiser les capacités d'intervention individuelle et collective des organismes communautaires - Fixer des consensus quant aux priorités de développement du quartier H-M | - Offre une table de concertation où 36 organismes y siègent - Les autres partenaires du projet de revitalisation urbaine et sociale du quartier H-M [Collectif en aménagement urbain H-M / Société d'habitation populaire de l'Est de Montréal (SHAPEM) / Groupe de ressources techniques (GRT) Bâtir son quartier / CLSC H-M / Corporation de développement de l'Est de Montréal (CDEST) / Pro-Est / Chambre de commerce de l'Est de Montréal / Service de l'habitation de la ville de Mtl / Tourisme H-M / SIDAC Ste-Catherine / SIDAC Ontario / Société d'habitation du Québec / CIBL 101,5 FM / Les Nouvelles de l'Est / Ministère de l'emploi et de la solidarité / Fondation de la famille Samuel et Saidye Bronfman] - Le PEC - L'Atelier d'histoire H-M - Le CCSE - Divers groupes d'aide (enfance, femmes, personnes en difficultés, emplois, alimentation, logements, loisirs...) - Municipalité - Gouvernement provincial - Gouvernement fédéral |
| Coopérative d'habitation <i>Les Trois Galeries</i> | - Soutien aux familles à faibles revenus afin qu'elles puissent accéder à un logement décent | - Augmenter le niveau de responsabilité de l'individu au sein de la COOP - Maintient d'un milieu de vie favorisant le partage, l'entraide et la tolérance - Promotion de l'habitation communautaire coopérative sous son double aspect économique et social | - Gouvernement provincial (financement) |

| | | | |
|---|--|--|---|
| <p>Centre culturel et sportif de l'Est Maisonneuve (CCSE)</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Amélioration du cadre de vie de la population (pour plusieurs groupes d'âges) en offrant diverses activités communautaires, culturelles, éducatives, sportives, sociales et communautaires | <ul style="list-style-type: none"> - Aide au développement de la petite enfance (stimulation précoce chez les 2-4 ans) - Encadrement des adolescents - Mise sur pied d'un foyer pour les 18-30 ans en difficultés - Encadrement des personnes âgées sur le plan de la sécurité - Création, développement et maintien d'activités opérants dans le champ du loisir, de l'intervention sociale et de la vie communautaire | <ul style="list-style-type: none"> - Assiste à 7 des 9 tables de concertation du quartier (Tourisme H-M, Enfance-Famille, Jeunesse, Conseil pour le développement local et communautaire H-M, Toxicomanie H-M, Collective du 8 mars, Regroupement des paroisses secteur H-M, Troisième âge et Alimentation dans H-M) - Tandem Montréal - Municipalité (financement) - Gouvernement provincial (financement) |
| <p>Tourisme Hochelaga-Maisonneuve</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Revitalisation du quartier par son développement touristique | <ul style="list-style-type: none"> - Mise en marché du produit touristique - Recherche de financement - Amélioration de l'image du quartier - Revitalisation du quartier pour les gens qui y habitent (création d'emplois) | <ul style="list-style-type: none"> - Offre une table de concertation où près de 40 membres y siègent - Les autres partenaires du projet de revitalisation urbaine et sociale du quartier H-M [Collectif en aménagement urbain H-M / Société d'habitation populaire de l'Est de Montréal (SHAPEM) / Groupe de ressources techniques (GRT) Bâtir son quartier / CLSC H-M / Corporation de développement de l'Est de Montréal (CDEST) / Pro-Est / Conseil pour le développement local et communautaire H-M / Chambre de commerce de l'Est de l'île de Montréal / Service de l'habitation de la ville de Mtl / SIDAC Ste-Catherine / SIDAC Ontario / Société d'habitation du Québec / CIBL 101,5 FM / Les Nouvelles de l'Est / Ministère de l'emploi et de la solidarité / Fondation de la famille Samuel et Saidye Bronfman] - Le CCSE - L'Atelier d'histoire H-M - Le PEC - Paroisse Très-Saint-Nom-de-Jésus - Plusieurs organismes, services ou entreprises oeuvrant dans les domaines de la culture, du loisir et du divertissement ou encore offrant un appui financier à Tourisme H-M - Municipalité - Gouvernement provincial - Gouvernement fédéral |

| | | | |
|--|---|---|--|
| Société du Port de Montréal | <ul style="list-style-type: none"> - Faciliter l'approvisionnement des industries et commerces de la région en produit et matières de toutes sortes - Faciliter le commerce international afin de contribuer au développement socio-économique des collectivités locale, régionale et nationale | <ul style="list-style-type: none"> - Amélioration de la compétitivité (attrait du Port, abaissement des coûts, efficacité, croissance et modernisation) | <ul style="list-style-type: none"> - Chambre de commerce de l'Est de l'île de Montréal - Le PEC - La CDEST - La ZIP de l'Est de Montréal - Organismes de santé, d'éducation et d'aide à l'enfance dans le quartier (soutien financier) - Municipalité - Gouvernement provincial - Gouvernement fédéral |
| SIDAC Ste-Catherine | <ul style="list-style-type: none"> - Regroupement des marchands afin de rehausser le poids de représentation et la visibilité commerciale de l'artère | <ul style="list-style-type: none"> - Revitalisation de l'artère au niveau commercial (développement, aménagement, promotion, entretien...) - Identification des actions possibles pour contribuer au plan de revitalisation global et à la qualité de vie dans le quartier - Identification de critères quantifiables et mesurables de performance économique et sociale de l'artère | <ul style="list-style-type: none"> - Les autres partenaires du projet de revitalisation urbaine et sociale du quartier H-M [Collectif en aménagement urbain H-M / Société d'habitation populaire de l'Est de Montréal (SHAPEM) / Groupe de ressources techniques (GRT) Bâtir son quartier / CLSC H-M / Corporation de développement de l'Est de Montréal (CDEST) / Pro-Est / Conseil pour le développement local et communautaire H-M / Chambre de commerce de l'Est de l'île de Montréal / Service de l'habitation de la ville de Mtl / Tourisme H-M / SIDAC Ontario / Société d'habitation du Québec / CIBL 101,5 FM / Les Nouvelles de l'Est / Ministère de l'emploi et de la solidarité / Fondation de la famille Samuel et Saidye Bronfman] - Marché Maisonneuve - Municipalité - Gouvernement provincial - Gouvernement fédéral |
| Coopérative d'habitation <i>La Légende</i> | <ul style="list-style-type: none"> - Offrir un logement abordable aux gens de faibles et de moyens revenus | <ul style="list-style-type: none"> - Préparation de la relève au niveau du conseil d'administration - Rénovation des logements | <ul style="list-style-type: none"> - SHQ - Fédération des coopératives |

| | | | |
|---|--|---|---|
| Alerte Centre-Sud | <ul style="list-style-type: none"> - Regroupement de partenaires pour améliorer la qualité de vie dans le quartier | <ul style="list-style-type: none"> - Doter le quartier d'un interlocuteur valable (pour le bien-être de la collectivité) - Amélioration des conditions sociales dans le quartier (emplois durables et justement rémunérés, gestion d'entreprises...) - Aide aux personnes à faibles revenus - Atténuation des problèmes socio-urbains relatifs à la proximité du centre-ville (criminalité) | <ul style="list-style-type: none"> - Constitue une coalition qui regroupe près de 30 organismes [Action Centre-Ville / Ass. locataires Hab. Jeanne-Mance / Atelier des Lettres / Au Coup de Pouce Centre-Sud / Carrefour Marguerite-Bourgeoys / CDÉC Centre-Sud - Plateau / Centre Afrika / Centre Communautaire des Gais et Lesbiennes / Centre d'Éducation et d'Action des femmes / Centre Sainte-Catherine / Chez Émilie / CLSC des Faubourgs / Comité Jeunesse Centre-Sud / Comité Logement Centre-Sud / Comité Social Centre-Sud / FOHM / Groupe CDH / Groupe Information Travail / Inter-Loge Centre-Sud / La Relance / Le Tournant / L'Itinéraire / Les Accrocheurs Inc. / Maison Saint-Jacques / OPDS Centre-Sud / Option Consommateurs / Paroisse Saint-Vincent-de-Paul / Pastorale Sociale Centre-Sud / Place Vermeil / Projet 80 / Projet TRIP / Poussons-Poussettes / Regroupement québécois des coopérateurs-trices du travail / Recto-Verso / Tandem Centre-Sud - Plateau] - Organismes à vocation culturelle - Municipalité - Gouvernement provincial (Affaires municipales) |
| Corporation de développement économique et communautaire Centre-Sud / Plateau Mont-Royal (CDEC) | <ul style="list-style-type: none"> - Assistance aux chômeurs (formation et recherche d'emplois) - Amélioration de la qualité de vie (activité économique et commerciale, vie culturelle, logement social, espaces verts, développement communautaire...) | <ul style="list-style-type: none"> - Développement du potentiel économique du quartier (revitalisation) - Formation de la main-d'oeuvre sans emploi - Aide au démarrage des entreprises - Mise sur pied d'une table de concertation multi-sectorielle pour doter le quartier d'un interlocuteur valable sur le plan du développement économique et communautaire | <ul style="list-style-type: none"> - Près de 30 organismes siègent à la Table de l'aménagement du Centre-Sud du CDEC [associations de marchands, entreprises, institutions financières, organismes communautaires, centres d'emplois et d'aide aux jeunes entrepreneurs, centrales syndicales, autres CDEC, CLSC, YMCA] - Alerte Centre-Sud - Relance Jeunes et Familles - Municipalité - Gouvernement provincial - Gouvernement fédéral |
| Zone d'intervention prioritaire de l'Est de Montréal (ZIP) | <ul style="list-style-type: none"> - Prévention de la pollution du fleuve St-Laurent - Aménagement et restauration du milieu - Information et éducation auprès de la population | <ul style="list-style-type: none"> - Suivi des travaux sur l'épuration des eaux (CUM) - Réhabilitation écologique du fleuve St-Laurent (comprenant une vingtaine d'actions spécifiques) - Mise en valeur du fleuve (accès) - Sensibilisation du public face à la richesse du fleuve et à la nécessité de poser des gestes concrets pour en assurer son amélioration | <ul style="list-style-type: none"> - Port de Montréal - Association industrielle de l'Est - Le PEC - Pro-Est - Tourisme H-M - Société récréo-touristique de l'Est - Chambre de commerce de l'Est de l'île de Montréal - Comité social Centre-Sud - CUM - Municipalité / gouvernements provincial et fédéral |

| | | | |
|--|---|---|---|
| Députée provinciale Hochelaga-Maisonneuve | - Représentation politique | - Amointrissement de la pauvreté - Revitalisation du quartier - Stimulation du secteur culturel - Aboutissement du projet du boulevard Ville-Marie | - Tourisme H-M - CDEST - Le Collectif en aménagement urbain H-M - Le CLSC - SIDAC Ste-Catherine et Ontario - Commissaires scolaires - Paroisses du quartier - Centre local d'emploi - Les groupes d'aînés - Les groupes jeunesse - Autres organismes du quartier (à l'occasion) - Municipalité - Gouvernement fédéral |
| La Marie Debout, centre d'éducation des femmes | - Aide aux femmes pour qu'elles puissent se trouver un lieu d'appartenance, briser leur isolement et retrouver leur santé mentale et physique (accueil, encadrement et éducation) | - Accueil, encadrement et éducation pour les femmes en difficultés - Sensibilisation de la population face à la violence faite aux femmes - Marche de l'an 2000 (pour une société vers la non violence) | - Siège à la Table de concertation du Conseil pour le développement local et communautaire H-M - La Table du huit mars - Le CLSC - Tandem Montréal Mercier / H-M - Le PEC - Les policiers - STCUM - Gouvernement provincial - Gouvernement fédéral |
| Relance Jeunes et Familles | - Aide aux enfants des familles défavorisées afin qu'ils puissent avoir les mêmes chances que les autres lors de leur développement (fondée par la congrégation Notre-Dame) | - Aide au développement global des jeunes (sur les plans social, moteur, psychologique et spirituel) - Aide aux parents dans l'éducation de leurs enfants - Développement d'une approche d'éducation concertée afin de mieux défendre les intérêts des familles - La survie de l'organisme - La continuité de l'action dans un climat de détérioration des conditions de vie des familles | - Présent dans 21 comités de quartier (éducation, sécurité, alimentation...) - Grandir en santé - Les écoles (conseils d'orientation) - Les services de garde à l'enfance - Alerte Centre-Sud - Recidec - Le Rock-FM - Le regroupement des organismes famille - Gouvernement provincial (formation) |

ANNEXE L

APPRÉCIATION DES COMPOSANTES DE LA QUALITÉ DE VIE ET DE LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT PAR LES ORGANISMES

| APPRÉCIATION DES COMPOSANTES DE L'ENVIRONNEMENT HUMAIN | | | | | | | | | | |
|---|--|-----------------------|-------------------------|-------------------------------|---------------------------------|------------------------------------|-----------------------|-------------------------|-------------------------------|---------------------------------|
| COMPOSANTES | Fréquences absolues (parmi les 20 entrevues) | | | | | | | | | |
| | Aspects jugés comme étant positifs | | | | | Aspects jugés comme étant négatifs | | | | |
| | total | dans quart. H-M | dans quart. Ste-M | dans sect. étude H-M | dans sect. étude Ste-M | total | dans quart. H-M | dans quart. Ste-M | dans sect. étude H-M | dans sect. étude Ste-M |
| Réseau communautaire (solidarité) | 6 | 6 | | | | | | | | |
| Services publics (écoles, centres de loisirs) | 3 | 2 | 1 | | | | | | | |
| Relations interpersonnelles | 1 | 1 | | | | | | | | |
| Transport en commun (accessibilité) | 1 | 1 | | | | 1 | | | 1 | |
| Alcoolisme (irritants) | | | | | | 1 | 1 | | | |
| Violence familiale | | | | | | 1 | 1 | | | |
| État de santé physique (population) | | | | | | 1 | 1 | | | |
| Accessibilité à la propriété | | | | | | 1 | 1 | | | |
| Concentration de HLM | 1 | | | 1 | | 2 | | | 2 ^H | |
| Violence en général | | | | | | 2 | 1 | | 1 | |
| Exode de la population (depuis la démolition des logements) | | | | | | 2 | | | 2 | |
| Animation dans les parcs et autres espaces publics | | | | | | 2 | 1 | | 1 | |
| Criminalité en général | | | | | | 2 | 1 | | | 1 |
| Proportion de familles monoparentales | | | | | | 3 | 1 | 1 | | 1 |
| Vols (autos, maisons, sur les rues) | | | | | | 3 | 1 | 2 | | |
| Condition dans les écoles (violence, tensions raciales) | | | | | | 4 | 4 | | | |
| Aide des gouvernements | | | | | | 4 | 2 | 1 | | 1 |
| Estime de soi (santé mentale) | | | | | | 5 | 2 | 1 | 1 | 1 |
| Sentiment d'insécurité pour les piétons (femmes, enfants) | | | | | | 5 | | 1 | 2 | 2 |
| Prostitution (irritants) | | | | | | 7 | 3 | 1 | 3 | |
| Drogue (irritants) | | | | | | 9 | 4 | 2 | 3 | |
| Desserte commerciale (qualité et accessibilité) | 2 | 1 | 1 | | | 11 | 1 | 1 | 4 et 3 ^H | 2 |
| Conditions socio-économiques (population) | | | | | | 19 | 11 | 3 | 4 | 1 |

^M Concerne plutôt le secteur **est** de H-M, soit *Maisonneuve* (à l'est de la rue Bourbonnière)
^H Concerne plutôt le secteur **ouest** de H-M, soit *Hochelaga* (à l'ouest de la rue Bourbonnière)

| APPRÉCIATION DES COMPOSANTES DE L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE | | | | | | | | | | |
|---|--|-----------------|-------------------|----------------------|------------------------|------------------------------------|-----------------|-------------------|----------------------|------------------------|
| COMPOSANTES | Fréquences absolues (parmi les 20 entrevues) | | | | | | | | | |
| | Aspects jugés comme étant positifs | | | | | Aspects jugés comme étant négatifs | | | | |
| | total | dans quart. H-M | dans quart. Ste-M | dans sect. étude H-M | dans sect. étude Ste-M | total | dans quart. H-M | dans quart. Ste-M | dans sect. étude H-M | dans sect. étude Ste-M |
| Patrimoine architectural | 5 | 3 | 1 | | 1 | | | | | |
| Rôle des talus comme esp. verts | 4 | | | 4 | | 2 | | | 2 | |
| Présence des tourne-bridés (tranquillité) | 3 | | | 3 | | | | | | |
| Quantité d'arbres sur les rues | 2 | 2 | | | | | | | | |
| Éclairage des rues | 1 | 1 | | | | | | | | |
| Isolement du secteur portuaire | 1 | | | 1 | | | | | | |
| Intégration des HLM près de N-D (architecture, rôle d'écran sonore) | 1 | | | 1 | | | | | | |
| Surface résidentielle ou récréative vs surface routière | | | | | | 1 | | | 1 | |
| Fraîcheur durant l'été (surfaces vertes vs surfaces béton) | | | | | | 1 | 1 | | | |
| Pollution portuaire | | | | | | 2 | 1 | | 1 | |
| Distance entre les habitations et la rue N-D | | | | | | 2 | | | 2 | |
| Piste cyclable (aménagement et localisation) | 1 | | | 1 | | 3 | | | 3 | |
| Circulation camions (bruit, accidents et poussières) | | | | | | 3 | 1 | | 2 | |
| Pollution de l'air en général | | | | | | 3 | 1 | | 2 | |
| Paysage urbain près de N-D (usines désaffectées, esp. vacants) | | | | | | 3 | | | 3 | |
| Accessibilité du parc Bellerive | | | | | | 3 | | | | 3 |
| Rôle des talus sur le plan sonore | | | | | | 4 | | | 4 | |
| État des bâtiments commerciaux | 2 | 1 | | 1 ^M | | 5 | | | 2 et 3 ^H | |
| Accessibilité du parc Champêtre et du fleuve | | | | | | 5 | 2 | | 3 | |
| Pollution industrielle (air, bruit et sols) | | | | | | 5 | 3 | | 2 | |
| Mixité des fonctions (résident., commerc., industr.) | | | | | | 5 | 3 | 1 | 1 | |
| Aménagements et entretien des rues et des parcs | | | | | | 6 | 2 | 1 | 2 | 1 |
| Circulation routière (vitesse et densité) | 1 | 1 | | | | 7 | 3 | | 3 | 1 |
| Présence de la rue N-D (coupure physique) | | | | | | 7 | 1 | | 5 | 1 |
| Espaces verts (quantité et localisation) | 1 | | | 1 ^M | | 8 | 4 | 1 | 1 et 1 ^H | 1 |
| Bruit routier | | | | | | 11 | 3 | 1 | 7 | |
| État des logements | 3 | 1 | | 1 et 1 ^M | | 12 | 3 | 2 | 2 et 2 ^H | 3 |

^M Concerne plutôt le secteur est de H-M, soit *Maisonneuve* (à l'est de la rue Bourbonnière)

^H Concerne plutôt le secteur ouest de H-M, soit *Hochelaga* (à l'ouest de la rue Bourbonnière)

ANNEXE M

QUESTIONNAIRE PROPOSÉ AUX LOCATAIRES (entrevues téléphoniques et à domicile)

Strate: 1 2 3 4 5

Sexe: M F

Les premières questions concernent la vie en général dans votre quartier.

1. Le plus souvent, lorsqu'on vous demande où vous habitez, que répondez-vous (autrement dit, à quel(le) quartier ou paroisse vous identifiez-vous)?

(ne pas lire et une seule réponse)

| | |
|-----------------------------------|--|
| 1. Quartier Hochelaga | |
| 2. Quartier Maisonneuve | |
| 3. Quartier Hochelaga-Maisonneuve | |
| 4. Quartier Centre-Sud | |
| 5. Quartier Ste-Marie | |
| 6. Paroisse: | |
| 7. Autre: | |
| 8. NSP/PR | |

2. Pour quelles raisons avez-vous choisi de vivre dans ce quartier?

3. Quelles sont vos principales préoccupations en ce qui concerne la vie dans votre quartier?
(entrevues à domicile seulement)

4. D'après vous, qu'est-ce qui pourrait être fait pour améliorer la vie dans votre quartier?
(entrevues à domicile seulement)

5. Dans l'ensemble, jugez-vous la vie dans votre quartier comme étant...

- 1 Très satisfaisante
- 2 Satisfaisante
- 3 Insatisfaisante
- 4 Très insatisfaisante
- 5 NSP/PR

Les questions suivantes concernent l'utilisation des espaces publics et privés extérieurs dans votre quartier.

6. Durant l'été, vous arrive-t-il souvent, parfois, rarement ou jamais de pratiquer les activités suivantes?

| | 1. Souvent | 2. Parfois | 3. Rarement | 4. Jamais | 5. NSP/PR |
|--|------------|------------|-------------|-----------|-----------|
| 1. Marcher pour vous rendre dans un commerce ou un centre de service | | | | | |
| 2. Vous promener à pieds | | | | | |
| 3. Faire du jogging | | | | | |
| 4. Faire de la bicyclette ou du patin à roues alignées | | | | | |
| 5. Vous reposer, lire ou écrire à l'extérieur (dans un parc par exemple) | | | | | |
| 6. Pique-niquer | | | | | |
| 7. Jouer à un sport d'équipe (soccer, baseball, etc.) | | | | | |
| 8. Jouer à la pétanque, au fer | | | | | |
| 9. Jouer dehors avec les enfants | | | | | |

7. Y a-t-il une autre activité que vous pratiquez et qui n'a pas été citée?

- 1 Oui, laquelle: _____
- 2 Non **passer à la question 9**

8. Cette activité, la pratiquez-vous souvent, parfois ou rarement?

- 1 Souvent
- 2 Parfois
- 3 Rarement

9. Toujours durant l'été, quand vous êtes à l'extérieur de votre logement - par exemple sur votre terrain, dans la cour, sur le balcon ou en avant de chez vous - vous arrive-t-il de pratiquer souvent, parfois, rarement ou jamais les activités suivantes?

| | 1. Souvent | 2. Parfois | 3. Rarement | 4. Jamais | 5. NSP/PR |
|--|------------|------------|-------------|-----------|-----------|
| 1. Prendre un repas | | | | | |
| 2. Étendre du linge | | | | | |
| 3. Vous reposer, lire ou écrire | | | | | |
| 4. Discuter avec des amis | | | | | |
| 5. Jardiner ou bricoler | | | | | |
| 6. Laver votre voiture | | | | | |
| 7. Jouer, faire du sport ou vous baigner | | | | | |

10. Y a-t-il une autre activité que vous pratiquez et qui n'a pas été citée?

- 1 Oui, laquelle: _____
- 2 Non **passer à la question 12**

11. Cette activité, la pratiquez-vous souvent, parfois ou rarement?

- 1 Souvent
- 2 Parfois
- 3 Rarement

Maintenant, je vais vous nommer des espaces publics situés dans votre quartier.

12. Connaissez-vous ou avez-vous déjà entendu parler de l'espace vert avec piste cyclable situé en bordure de la rue Notre-Dame?

- 1 Oui
- 2 Non **passer à la question 15**

13. Durant l'été, est-ce que vous le fréquentez souvent, parfois, rarement ou jamais?

- 1 Souvent
- 2 Parfois
- 3 Rarement
- 4 Jamais **passer à la question 15**

14. Pour cet espace public, êtes-vous très satisfait(e), satisfait(e), insatisfait(e) ou très insatisfait(e)...

| | 1. Très satisfait | 2. Satisfait | 3. Insatisfait | 4. Très insatisfait | 5. NSP/PR |
|-------------------------------------|-------------------|--------------|----------------|---------------------|-----------|
| 1. De l'entretien et de la propreté | | | | | |
| 2. De la sécurité | | | | | |
| 3. Du niveau de bruit | | | | | |
| 4. De la qualité de l'air | | | | | |

15. Connaissez-vous ou avez-vous déjà entendu parler du parc Champêtre?

- 1 Oui
- 2 Non

passer à la question 18

16. Durant l'été, est-ce que vous le fréquentez souvent, parfois, rarement ou jamais?

- 1 Souvent
- 2 Parfois
- 3 Rarement
- 4 Jamais

passer à la question 18

17. Pour ce parc, êtes-vous très satisfait(e), satisfait(e), insatisfait(e) ou très insatisfait(e)...

| | 1. Très satisfait | 2. Satisfait | 3. Insatisfait | 4. Très insatisfait | 5. NSP/PR |
|-------------------------------------|-------------------|--------------|----------------|---------------------|-----------|
| 1. De l'entretien et de la propreté | | | | | |
| 2. De la sécurité | | | | | |
| 3. Du niveau de bruit | | | | | |
| 4. De la qualité de l'air | | | | | |

18. Connaissez-vous ou avez-vous déjà entendu parler du parc Morgan?

- 1 Oui
- 2 Non

passer à la question 21

19. Durant l'été, est-ce que vous le fréquentez souvent, parfois, rarement ou jamais?

- 1 Souvent
- 2 Parfois
- 3 Rarement
- 4 Jamais

passer à la question 21

20. Pour ce parc, êtes-vous très satisfait(e), satisfait(e), insatisfait(e) ou très insatisfait(e)...

| | 1. Très satisfait | 2. Satisfait | 3. Insatisfait | 4. Très insatisfait | 5. NSP/PR |
|-------------------------------------|-------------------|--------------|----------------|---------------------|-----------|
| 1. De l'entretien et de la propreté | | | | | |
| 2. De la sécurité | | | | | |
| 3. Du niveau de bruit | | | | | |
| 4. De la qualité de l'air | | | | | |

21. Durant l'été, est-ce que vous fréquentez souvent, parfois, rarement ou jamais la rue Ste-Catherine?

- 1 Souvent
- 2 Parfois
- 3 Rarement
- 4 Jamais

passer à la question 23

22. Pour cette rue, dites-moi si vous êtes très satisfait(e), satisfait(e), insatisfait(e) ou très insatisfait(e)...

| | 1. Très satisfait | 2. Satisfait | 3. Insatisfait | 4. Très insatisfait | 5. NSP/PR |
|-------------------------------------|-------------------|--------------|----------------|---------------------|-----------|
| 1. De l'entretien et de la propreté | | | | | |
| 2. De la sécurité | | | | | |
| 3. Du niveau de bruit | | | | | |
| 4. De la qualité de l'air | | | | | |

23. Durant l'été, est-ce que vous fréquentez souvent, parfois, rarement ou jamais la rue Notre-Dame?

- 1 Souvent
- 2 Parfois
- 3 Rarement
- 4 Jamais

passer à la question 25

24. Pour cette rue, dites-moi si vous êtes très satisfait(e), satisfait(e), insatisfait(e) ou très insatisfait(e)...

| | 1. Très satisfait | 2. Satisfait | 3. Insatisfait | 4. Très insatisfait | 5. NSP/PR |
|-------------------------------------|-------------------|--------------|----------------|---------------------|-----------|
| 1. De l'entretien et de la propreté | | | | | |
| 2. De la sécurité | | | | | |
| 3. Du niveau de bruit | | | | | |
| 4. De la qualité de l'air | | | | | |

25. D'une façon globale, jugez-vous la qualité de l'environnement dans votre quartier comme étant...

- 1 Très satisfaisante
- 2 Satisfaisante
- 3 Insatisfaisante
- 4 Très insatisfaisante
- 5 NSP/PR

Nous allons maintenant parler de l'importance du bruit à l'intérieur des logements. Pour les questions suivantes, imaginez-vous à l'intérieur de votre logement.

26. Ainsi, lorsque vous êtes à l'intérieur de votre logement, considérez-vous le niveau de bruit comme étant...

- 1 Très élevé
- 2 Élevé
- 3 Faible
- 4 Très faible
- 5 NSP/PR

27. En considérant ce niveau de bruit, êtes-vous...

- 1 Très incommodé(e)
- 2 Assez incommodé(e)
- 3 Peu incommodé(e)
- 4 Pas du tout incommodé(e)
- 5 NSP/PR

28. Toujours lorsque vous êtes à l'intérieur de votre logement, quel est le bruit provenant de l'extérieur qui vous dérange le plus?

(réponse 1, passer à la question 29; pour les autres réponses, passer à la question 32)

| | |
|--|--|
| 1. La circulation routière (passer à la question 29) | |
| 2. Les trains / les avions | |
| 3. Les activités commerciales | |
| 4. Les activités industrielles / portuaires | |
| 5. Les voisins | |
| 6. Les terrains de jeux / les écoles | |
| 7. Les travaux de construction | |
| 8. Les sirènes / les alarmes | |
| 9. Autre: | |
| 10. NSP/PR | |

29. De quelle rue provient principalement le bruit de la circulation?

(ne pas lire et une seule réponse)

| | |
|----------------------|--|
| 1. Rue Notre-Dame | |
| 2. Rue Ste-Catherine | |
| 3. Rue de résidence | |
| 4. Autre: | |
| 5. NSP/PR | |

30. Quelle est la principale source du bruit de la circulation?

(lire et une seule réponse)

| | |
|--------------------------------------|--|
| 1. Les voitures | |
| 2. Les camions | |
| 3. Les autobus | |
| 4. Les motocyclettes | |
| 5. Les véhicules d'urgence | |
| 6. L'ensemble (ne pas lire) | |
| 7. Autre: | |
| 8. NSP/PR | |

31. Toujours à l'intérieur de votre logement, à quel(s) moment(s) de la journée êtes-vous le plus dérangé(e) par le bruit de la circulation?

(ne pas lire et plusieurs réponses possibles)

| | |
|--|--|
| 1. À l'heure de pointe du matin | |
| 2. À l'heure de pointe de l'après-midi | |
| 3. Toute la journée | |
| 4. Le soir | |
| 5. La nuit | |
| 6. Autre(s): | |
| 7. NSP/PR | |

32. À cause des bruits provenant uniquement de l'extérieur de votre logement, vous arrive-t-il...

| | 1. Oui | 2. Non | 3. NSP/PR |
|---|--------|--------|-----------|
| 1. D'avoir de la difficulté à communiquer | | | |
| 2. D'avoir de la difficulté à vous concentrer | | | |
| 3. D'avoir de la difficulté à vous détendre | | | |
| 4. D'avoir de la difficulté à vous endormir | | | |
| 5. D'être perturbé(e) dans votre sommeil | | | |

33. Y a-t-il d'autres activités qui sont affectées par le bruit extérieur?

- 1 Oui, lesquelles: _____
- 2 Non

34. Toujours à cause des bruits provenant uniquement de l'extérieur de votre logement, vous arrive-t-il...

| | 1. Oui | 2. Non | 3. NSP/PR |
|---|--------|--------|-----------|
| 1. De fermer les fenêtres malgré la chaleur | | | |
| 2. De changer de pièce | | | |
| 3. De parler plus fort | | | |
| 4. De passer le moins de temps possible chez vous | | | |
| 5. De penser à déménager ou à vendre | | | |

35. Avez-vous adopté d'autres moyens pour réagir ou pour lutter contre le bruit extérieur?

- 1 Oui, lesquels: _____
- 2 Non

36. Accepteriez-vous de payer un peu plus cher de loyer pour avoir un niveau de bruit moins élevé?

- 1 Oui
- 2 Non **passer à la question 38**
- 3 NSP/PR **passer à la question 38**

37. Combien accepteriez-vous de payer en plus par mois?

- 1 5 \$ ou moins
- 2 6 à 10 \$
- 3 11 à 15 \$
- 4 16 à 20 \$
- 5 21 à 30 \$
- 6 Plus de 30 \$
- 7 NSP/PR

Nous allons maintenant parler de l'importance du bruit à l'extérieur des logements. Pour les questions suivantes, imaginez-vous à l'extérieur de votre logement, par exemple sur votre terrain, dans la cour, sur le balcon ou en avant de votre domicile.

38. Ainsi, lorsque vous êtes à l'extérieur de votre logement, considérez-vous le niveau de bruit comme étant...

- 1 Très élevé
- 2 Élevé
- 3 Faible
- 4 Très faible
- 5 NSP/PR

39. En considérant ce niveau de bruit, êtes-vous...

- 1 Très incommodé(e)
- 2 Assez incommodé(e)
- 3 Peu incommodé(e)
- 4 Pas du tout incommodé(e)
- 5 NSP/PR

40. Toujours lorsque vous êtes à l'extérieur de votre logement, quel est le bruit qui vous dérange le plus?

(réponse 1, passer à la question 41; pour les autres réponses, passer à la question 44)

| | |
|--|--|
| 1. La circulation routière (passer à la question 41) | |
| 2. Les trains / les avions | |
| 3. Les activités commerciales | |
| 4. Les activités industrielles / portuaires | |
| 5. Les voisins | |
| 6. Les terrains de jeux / les écoles | |
| 7. Les travaux de construction | |
| 8. Les sirènes / les alarmes | |
| 9. Autre: | |
| 10. NSP/PR | |

41. De quelle rue provient principalement le bruit de la circulation?

(ne pas lire et une seule réponse)

| | |
|----------------------|--|
| 1. Rue Notre-Dame | |
| 2. Rue Ste-Catherine | |
| 3. Rue de résidence | |
| 4. Autre: | |
| 5. NSP/PR | |

42. Quelle est la principale source du bruit de la circulation?

(lire et une seule réponse)

| | |
|-----------------------------|--|
| 1. Les voitures | |
| 2. Les camions | |
| 3. Les autobus | |
| 4. Les motocyclettes | |
| 5. Les véhicules d'urgence | |
| 6. L'ensemble (ne pas lire) | |
| 7. Autre: | |
| 8. NSP/PR | |

43. Toujours à l'extérieur de votre logement, à quel(s) moment(s) de la journée êtes-vous le plus dérangé(e) par le bruit de la circulation?

(ne pas lire et plusieurs réponses possibles)

| | |
|--|--|
| 1. A l'heure de pointe du matin | |
| 2. A l'heure de pointe de l'après-midi | |
| 3. Toute la journée | |
| 4. Le soir | |
| 5. La nuit | |
| 6. Autre(s): | |
| 7. NSP/PR | |

Les questions suivantes s'appliquent à la rue Notre-Dame seulement.

44. Considérez-vous que le bruit provenant de la rue Notre-Dame vous dérange ou vous empêche de pratiquer une ou plusieurs activités sur votre terrain, dans la cour, sur le balcon ou en avant de votre domicile?

- 1 Oui
- 2 Non **passer à la question 47**
- 3 NSP/PR **passer à la question 47**

45. Parmi les activités suivantes, lesquelles sont affectées par le bruit de la rue Notre-Dame?

| | 1. Oui | 2. Non | 3. NSP/PR |
|--|--------|--------|-----------|
| 1. Prendre un repas | | | |
| 2. Étendre du linge | | | |
| 3. Vous reposer, lire ou écrire | | | |
| 4. Discuter avec des amis | | | |
| 5. Jardiner ou bricoler | | | |
| 6. Laver votre voiture | | | |
| 7. Jouer, faire du sport ou vous baigner | | | |

46. Y a-t-il d'autres activités qui sont affectées par le bruit de la rue Notre-Dame?

- 1 Oui, lesquelles: _____
- 2 Non

47. Toujours à propos du bruit provenant de la rue Notre-Dame, considérez-vous que celui-ci vous dérange ou vous empêche de pratiquer une ou plusieurs activités dans les parcs de votre quartier?

- 1 Oui
- 2 Non **passer à la question 50**
- 3 NSP/PR **passer à la question 50**

48. Parmi les activités suivantes, lesquelles sont affectées par le bruit de la rue Notre-Dame?

| | 1. Oui | 2. Non | 3. NSP/PR |
|--|--------|--------|-----------|
| 1. Vous promener à pieds | | | |
| 2. Faire du jogging | | | |
| 3. Faire de la bicyclette ou du patin à roues alignées | | | |
| 4. Vous reposer, lire ou écrire | | | |
| 5. Pique-niquer | | | |
| 6. Jouer à un sport d'équipe (soccer, baseball, etc.) | | | |
| 7. Jouer à la pétanque, au fer | | | |
| 8. Jouer dehors avec les enfants | | | |

49. Y a-t-il d'autres activités qui sont affectées par le bruit de la rue Notre-Dame?

- 1 Oui, lesquelles: _____
- 2 Non

50. Maintenant, considérez-vous que la pollution (les gaz d'échappement, les poussières) provenant de la rue Notre-Dame vous dérange ou vous empêche de pratiquer une ou plusieurs activités sur votre terrain, dans la cour, sur le balcon ou en avant de votre logement?

- 1 Oui
- 2 Non **passer à la question 53**
- 3 NSP/PR **passer à la question 53**

51. Parmi les activités suivantes, lesquelles sont affectées par la pollution de la rue Notre-Dame?

| | 1. Oui | 2. Non | 3. NSP/PR |
|--|--------|--------|-----------|
| 1. Prendre un repas | | | |
| 2. Étendre du linge | | | |
| 3. Vous reposer, lire ou écrire | | | |
| 4. Discuter avec des amis | | | |
| 5. Jardiner ou bricoler | | | |
| 6. Laver votre voiture | | | |
| 7. Jouer, faire du sport ou vous baigner | | | |

52. Y a-t-il d'autres activités qui sont affectées par la pollution de la rue Notre-Dame?

- 1 Oui, lesquelles: _____
- 2 Non

53. Toujours à propos de la pollution provenant de la rue Notre-Dame, considérez-vous que celle-ci vous dérange ou vous empêche de pratiquer une ou plusieurs activités dans les parcs de votre quartier?

- 1 Oui
- 2 Non **passer à la question 56**
- 3 NSP/PR **passer à la question 56**

54. Parmi les activités suivantes, lesquelles sont affectées par la pollution de la rue Notre-Dame?

| | 1. Oui | 2. Non | 3. NSP/PR |
|--|--------|--------|-----------|
| 1. Vous promener à pieds | | | |
| 2. Faire du jogging | | | |
| 3. Faire de la bicyclette ou du patin à roues alignées | | | |
| 4. Vous reposer, lire ou écrire | | | |
| 5. Pique-niquer | | | |
| 6. Jouer à un sport d'équipe (soccer, baseball, etc.) | | | |
| 7. Jouer à la pétanque, au fer | | | |
| 8. Jouer dehors avec les enfants | | | |

55. Y a-t-il d'autres activités qui sont affectées par la pollution de la rue Notre-Dame?

- 1 Oui, lesquelles: _____
- 2 Non

56. Maintenant, je vais vous nommer plusieurs mesures possibles pour lutter contre le bruit de la circulation routière provenant de la rue Notre-Dame. Dites-moi si vous seriez très favorable, assez favorable, peu favorable ou pas du tout favorable à chacune de ces interventions...

| | 1. Très favorable | 2. Assez favorable | 3. Peu favorable | 4. Pas favorable | 5. NSP/PR |
|---|-------------------|--------------------|------------------|------------------|-----------|
| 1. Insonoriser les bâtisses | | | | | |
| 2. Limiter la vitesse | | | | | |
| 3. Limiter la circulation | | | | | |
| 4. Interdire la circulation des camions lourds à certaines heures | | | | | |
| 5. Élever la hauteur des buttes en terre le long de la piste cyclable | | | | | |
| 6. Ajouter un mur antibruit aux buttes existantes | | | | | |

57. Si une priorité devait être établie, préféreriez-vous des interventions pour lutter contre le bruit provenant de la rue Notre-Dame ou bien des interventions pour améliorer d'autres aspects de la vie ou de l'environnement dans le quartier?

| | |
|---|--|
| 1. Interventions contre le bruit de la rue Notre-Dame | |
| 2. Interventions sur d'autres aspects de la vie ou de l'environnement dans le secteur | |
| 3. NSP/PR | |

58. Pourquoi préféreriez-vous des interventions...? (*entrevues à domicile seulement*)

En terminant, voici quelques questions d'ordre général qui nous permettront de regrouper les informations obtenues.

59. Quel type de logement habitez-vous?

- 1 Maison unifamiliale
- 2 Duplex
- 3 Triplex
- 4 Multiplex
- 5 Condominium
- 6 Conciergerie
- 7 Autre:
- 8 PR

60. Depuis combien de temps habitez-vous ce logement?

- 1 0 à 5 ans
- 2 6 à 10 ans
- 3 11 à 15 ans
- 4 16 à 20 ans
- 5 21 à 25 ans
- 6 26 à 30 ans
- 7 Plus de 30 ans
- 8 PR

61. Prévoyez-vous déménager prochainement?

- 1 Oui
- 2 Non **passer à la question 63**
- 3 NSP/PR **passer à la question 63**

62. Quelles sont les raisons pour lesquelles vous prévoyez déménager?

63. En moyenne, combien d'heures par jour passez-vous à la maison du lundi au vendredi (sur une période de 24 heures, donc en incluant la nuit)?

- 1 Moins de 5 heures
- 2 De 5 à 10 heures
- 3 De 11 à 15 heures
- 4 De 16 à 20 heures
- 5 Plus de 20 heures
- 6 NSP/PR

64. En vous incluant, combien de personnes habitent dans votre logement?

- 1 1 personne **passer à la question 66**
- 2 2 personnes
- 3 3 personnes
- 4 4 personnes
- 5 5 personnes ou plus
- 6 PR

65. (Autre que vous), y a-t-il des personnes âgées de...

- 1 0 à 5 ans
- 2 6 à 12 ans
- 3 Plus de 65 ans
- 4 Aucune
- 5 PR

66. Dans quelle catégorie d'âge vous situez-vous?

- 1 18-25 ans
- 2 26-35 ans
- 3 36-45 ans
- 4 46-55 ans
- 5 56-65 ans
- 6 Plus de 65 ans
- 7 PR

67. Quel est votre état matrimonial? Êtes-vous...

- 1 Marié(e) ou conjoint(e) de fait
- 2 Célibataire
- 3 Veuf(ve), séparé(e) ou divorcé(e)
- 4 PR

68. Quel niveau de scolarité avez-vous atteint (avec ou sans diplôme)?

- 1 Primaire
- 2 Secondaire
- 3 Collégial
- 4 Universitaire
- 5 Autre:
- 6 PR

69. Actuellement, quelle est votre principale occupation? Êtes-vous...

- 1 Travailleur(euse) à temps plein
- 2 Travailleur(euse) à temps partiel
- 3 Étudiant(e)
- 4 Sans emploi
- 5 Retraité(e)
- 6 Autre:
- 7 PR

70. Pour l'année précédente, dans quelle catégorie s'est situé le revenu brut global (avant impôts) de votre ménage?

- 1 Moins de 20 000 \$
- 2 Entre 20 000 et 30 000 \$
- 3 Entre 30 000 et 40 000 \$
- 4 Entre 40 000 et 50 000 \$
- 5 Entre 50 000 et 60 000 \$
- 6 Plus de 60 000 \$
- 7 NSP/PR

71. Le questionnaire est terminé. En guise de conclusion, avez-vous des commentaires à formuler en ce qui concerne la vie ou l'environnement dans votre quartier et les perspectives d'avenir?

ANNEXE N

QUESTIONNAIRE PROPOSÉ AUX PROPRIÉTAIRES OCCUPANTS
(entrevues à domicile)

Strate: 1 2 3

Sexe: M F

Les premières questions concernent la vie en général dans votre quartier.

1. Le plus souvent, lorsqu'on vous demande où vous habitez, que répondez-vous (autrement dit, à quel(le) quartier ou paroisse vous identifiez-vous)?

(ne pas lire et une seule réponse)

| | |
|-----------------------------------|--|
| 1. Quartier Hochelaga | |
| 2. Quartier Maisonneuve | |
| 3. Quartier Hochelaga-Maisonneuve | |
| 4. Quartier Centre-Sud | |
| 5. Quartier Ste-Marie | |
| 6. Paroisse: | |
| 7. Autre: | |
| 8. NSP/PR | |

2. Pour quelles raisons avez-vous choisi de vivre dans ce quartier?

3. Quelles sont vos principales préoccupations en ce qui concerne la vie dans votre quartier?

4. D'après vous, qu'est-ce qui pourrait être fait pour améliorer la vie dans votre quartier?

5. Dans l'ensemble, jugez-vous la vie dans votre quartier comme étant...

- 1 Très satisfaisante
- 2 Satisfaisante
- 3 Insatisfaisante
- 4 Très insatisfaisante
- 5 NSP/PR

Les questions suivantes concernent l'utilisation des espaces publics et privés extérieurs dans votre quartier.

6. Durant l'été, vous arrive-t-il souvent, parfois, rarement ou jamais de pratiquer les activités suivantes?

| | 1. Souvent | 2. Parfois | 3. Rarement | 4. Jamais | 5. NSP/PR |
|--|------------|------------|-------------|-----------|-----------|
| 1. Marcher pour vous rendre dans un commerce ou un centre de service | | | | | |
| 2. Vous promener à pieds | | | | | |
| 3. Faire du jogging | | | | | |
| 4. Faire de la bicyclette ou du patin à roues alignées | | | | | |
| 5. Vous reposer, lire ou écrire à l'extérieur (dans un parc par exemple) | | | | | |
| 6. Pique-niquer | | | | | |
| 7. Jouer à un sport d'équipe (soccer, baseball, etc.) | | | | | |
| 8. Jouer à la pétanque, au fer | | | | | |
| 9. Jouer dehors avec les enfants | | | | | |

7. Y a-t-il une autre activité que vous pratiquez et qui n'a pas été citée?

- 1 Oui, laquelle: _____
- 2 Non **passer à la question 9**

8. Cette activité, la pratiquez-vous souvent, parfois ou rarement?

- 1 Souvent
- 2 Parfois
- 3 Rarement

9. Toujours durant l'été, quand vous êtes à l'extérieur de votre logement - par exemple sur votre terrain, dans la cour, sur le balcon ou en avant de chez vous - vous arrive-t-il de pratiquer souvent, parfois, rarement ou jamais les activités suivantes?

| | 1. Souvent | 2. Parfois | 3. Rarement | 4. Jamais | 5. NSP/PR |
|--|------------|------------|-------------|-----------|-----------|
| 1. Prendre un repas | | | | | |
| 2. Étendre du linge | | | | | |
| 3. Vous reposer, lire ou écrire | | | | | |
| 4. Discuter avec des amis | | | | | |
| 5. Jardiner ou bricoler | | | | | |
| 6. Laver votre voiture | | | | | |
| 7. Jouer, faire du sport ou vous baigner | | | | | |

10. Y a-t-il une autre activité que vous pratiquez et qui n'a pas été citée?

- 1 Oui, laquelle: _____
- 2 Non **passer à la question 12**

11. Cette activité, la pratiquez-vous souvent, parfois ou rarement?

- 1 Souvent
- 2 Parfois
- 3 Rarement

Maintenant, je vais vous nommer des espaces publics situés dans votre quartier.

12. Connaissez-vous ou avez-vous déjà entendu parler de l'espace vert avec piste cyclable situé en bordure de la rue Notre-Dame?

- 1 Oui
- 2 Non **passer à la question 15**

13. Durant l'été, est-ce que vous le fréquentez souvent, parfois, rarement ou jamais?

- 1 Souvent
- 2 Parfois
- 3 Rarement
- 4 Jamais **passer à la question 15**

14. Pour cet espace public, êtes-vous très satisfait(e), satisfait(e), insatisfait(e) ou très insatisfait(e)...

| | 1. Très satisfait | 2. Satisfait | 3. Insatisfait | 4. Très insatisfait | 5. NSP/PR |
|-------------------------------------|-------------------|--------------|----------------|---------------------|-----------|
| 1. De l'entretien et de la propreté | | | | | |
| 2. De la sécurité | | | | | |
| 3. Du niveau de bruit | | | | | |
| 4. De la qualité de l'air | | | | | |

15. Connaissez-vous ou avez-vous déjà entendu parler du parc Champêtre?

- 1 Oui
 - 2 Non
- passer à la question 18**

16. Durant l'été, est-ce que vous le fréquentez souvent, parfois, rarement ou jamais?

- 1 Souvent
 - 2 Parfois
 - 3 Rarement
 - 4 Jamais
- passer à la question 18**

17. Pour ce parc, êtes-vous très satisfait(e), satisfait(e), insatisfait(e) ou très insatisfait(e)...

| | 1. Très satisfait | 2. Satisfait | 3. Insatisfait | 4. Très insatisfait | 5. NSP/PR |
|-------------------------------------|-------------------|--------------|----------------|---------------------|-----------|
| 1. De l'entretien et de la propreté | | | | | |
| 2. De la sécurité | | | | | |
| 3. Du niveau de bruit | | | | | |
| 4. De la qualité de l'air | | | | | |

18. Connaissez-vous ou avez-vous déjà entendu parler du parc Morgan?

- 1 Oui
 - 2 Non
- passer à la question 21**

19. Durant l'été, est-ce que vous le fréquentez souvent, parfois, rarement ou jamais?

- 1 Souvent
 - 2 Parfois
 - 3 Rarement
 - 4 Jamais
- passer à la question 21**

20. Pour ce parc, êtes-vous très satisfait(e), satisfait(e), insatisfait(e) ou très insatisfait(e)...

| | 1. Très satisfait | 2. Satisfait | 3. Insatisfait | 4. Très insatisfait | 5. NSP/PR |
|-------------------------------------|-------------------|--------------|----------------|---------------------|-----------|
| 1. De l'entretien et de la propreté | | | | | |
| 2. De la sécurité | | | | | |
| 3. Du niveau de bruit | | | | | |
| 4. De la qualité de l'air | | | | | |

21. Durant l'été, est-ce que vous fréquentez souvent, parfois, rarement ou jamais la rue Ste-Catherine?

- 1 Souvent
- 2 Parfois
- 3 Rarement
- 4 Jamais

passer à la question 23

22. Pour cette rue, dites-moi si vous êtes très satisfait(e), satisfait(e), insatisfait(e) ou très insatisfait(e)...

| | 1. Très satisfait | 2. Satisfait | 3. Insatisfait | 4. Très insatisfait | 5. NSP/PR |
|-------------------------------------|-------------------|--------------|----------------|---------------------|-----------|
| 1. De l'entretien et de la propreté | | | | | |
| 2. De la sécurité | | | | | |
| 3. Du niveau de bruit | | | | | |
| 4. De la qualité de l'air | | | | | |

23. Durant l'été, est-ce que vous fréquentez souvent, parfois, rarement ou jamais la rue Notre-Dame?

- 1 Souvent
- 2 Parfois
- 3 Rarement
- 4 Jamais

passer à la question 25

24. Pour cette rue, dites-moi si vous êtes très satisfait(e), satisfait(e), insatisfait(e) ou très insatisfait(e)...

| | 1. Très satisfait | 2. Satisfait | 3. Insatisfait | 4. Très insatisfait | 5. NSP/PR |
|-------------------------------------|-------------------|--------------|----------------|---------------------|-----------|
| 1. De l'entretien et de la propreté | | | | | |
| 2. De la sécurité | | | | | |
| 3. Du niveau de bruit | | | | | |
| 4. De la qualité de l'air | | | | | |

25. D'une façon globale, jugez-vous la qualité de l'environnement dans votre quartier comme étant...

- 1 Très satisfaisante
- 2 Satisfaisante
- 3 Insatisfaisante
- 4 Très insatisfaisante
- 5 NSP/PR

Nous allons maintenant parler de l'importance du bruit à l'intérieur des logements. Pour les questions suivantes, imaginez-vous à l'intérieur de votre logement.

26. Ainsi, lorsque vous êtes à l'intérieur de votre logement, considérez-vous le niveau de bruit comme étant...

- 1 Très élevé
- 2 Élevé
- 3 Faible
- 4 Très faible
- 5 NSP/PR

27. En considérant ce niveau de bruit, êtes-vous...

- 1 Très incommodé(e)
- 2 Assez incommodé(e)
- 3 Peu incommodé(e)
- 4 Pas du tout incommodé(e)
- 5 NSP/PR

28. Toujours lorsque vous êtes à l'intérieur de votre logement, quel est le bruit provenant de l'extérieur qui vous dérange le plus?

(réponse 1, passer à la question 29; pour les autres réponses, passer à la question 32)

| | |
|--|--|
| 1. La circulation routière (passer à la question 29) | |
| 2. Les trains / les avions | |
| 3. Les activités commerciales | |
| 4. Les activités industrielles / portuaires | |
| 5. Les voisins | |
| 6. Les terrains de jeux / les écoles | |
| 7. Les travaux de construction | |
| 8. Les sirènes / les alarmes | |
| 9. Autre: | |
| 10. NSP/PR | |

29. De quelle rue provient principalement le bruit de la circulation?

(ne pas lire et une seule réponse)

| | |
|----------------------|--|
| 1. Rue Notre-Dame | |
| 2. Rue Ste-Catherine | |
| 3. Rue de résidence | |
| 4. Autre: | |
| 5. NSP/PR | |

30. Quelle est la principale source du bruit de la circulation?

(lire et une seule réponse)

| | |
|-----------------------------|--|
| 1. Les voitures | |
| 2. Les camions | |
| 3. Les autobus | |
| 4. Les motocyclettes | |
| 5. Les véhicules d'urgence | |
| 6. L'ensemble (ne pas lire) | |
| 7. Autre: | |
| 8. NSP/PR | |

31. Toujours à l'intérieur de votre logement, à quel(s) moment(s) de la journée êtes-vous le plus dérangé(e) par le bruit de la circulation?

(ne pas lire et plusieurs réponses possibles)

| | |
|--|--|
| 1. À l'heure de pointe du matin | |
| 2. À l'heure de pointe de l'après-midi | |
| 3. Toute la journée | |
| 4. Le soir | |
| 5. La nuit | |
| 6. Autre(s): | |
| 7. NSP/PR | |

32. À cause des bruits provenant uniquement de l'extérieur de votre logement, vous arrive-t-il...

| | 1. Oui | 2. Non | 3. NSP/PR |
|---|--------|--------|-----------|
| 1. D'avoir de la difficulté à communiquer | | | |
| 2. D'avoir de la difficulté à vous concentrer | | | |
| 3. D'avoir de la difficulté à vous détendre | | | |
| 4. D'avoir de la difficulté à vous endormir | | | |
| 5. D'être perturbé(e) dans votre sommeil | | | |

33. Y a-t-il d'autres activités qui sont affectées par le bruit extérieur?

- 1 Oui, lesquelles: _____
- 2 Non

34. Toujours à cause des bruits provenant uniquement de l'extérieur de votre logement, vous arrive-t-il...

| | 1. Oui | 2. Non | 3. NSP/PR |
|---|--------|--------|-----------|
| 1. De fermer les fenêtres malgré la chaleur | | | |
| 2. De changer de pièce | | | |
| 3. De parler plus fort | | | |
| 4. De passer le moins de temps possible chez vous | | | |
| 5. De penser à déménager ou à vendre | | | |

35. Avez-vous adopté d'autres moyens pour réagir ou pour lutter contre le bruit extérieur?

- 1 Oui, lesquels: _____
- 2 Non

36. Considérez-vous votre propriété comme étant...

- 1 Très bien
 - 2 Bien
 - 3 Mal
 - 4 Très mal
 - 5 NSP/PR
- ...isolée contre le bruit provenant de l'extérieur?

37. Seriez-vous prêt(e) à investir dans votre propriété pour avoir un niveau de bruit moins élevé?

- 1 Oui
 - 2 Non
 - 3 NSP/PR
- passer à la question 39**
passer à la question 39

38. Combien seriez-vous prêt(e) à investir?

- 1 Moins de 1500 \$
- 2 Entre 1500 et 3000 \$
- 3 Entre 3000 et 4500 \$
- 4 Entre 4500 et 6000 \$
- 5 Entre 6000 et 7500 \$
- 6 Entre 7500 et 9000 \$
- 7 Plus de 9000 \$
- 8 NSP/PR

39. S'il existait un programme de subventions pour améliorer l'isolation de votre propriété contre le bruit provenant de l'extérieur, seriez-vous...

- 1 Très intéressé(e)
- 2 Assez intéressé(e)
- 3 Peu intéressé(e)
- 4 Pas intéressé(e) ...par ce programme?
- 5 NSP/PR

40. Si vous décidiez d'investir dans votre propriété pour réduire votre dérangement dû au bruit provenant de l'extérieur, quelle intervention ou solution serait la plus envisageable selon vous?

(ne pas lire)

| | |
|---|--|
| 1. Changer les fenêtres | |
| 2. Améliorer l'isolation des murs | |
| 3. Modifier la disposition des pièces | |
| 4. Autre intervention: | |
| 5. Pas d'intervention possible | |
| 6. Dérangé(e) par le bruit mais n'investirait pas | |
| 7. Pas dérangé(e) par le bruit | |
| 8. NSP/PR | |

41. Si le niveau de bruit diminuait dans le secteur, croyez-vous que la valeur de votre propriété augmenterait?

- 1 Oui
- 2 Non
- 3 NSP/PR

42. Possédez-vous des logements en location dans le quadrilatère Ste-Catherine / Notre-Dame / Vimont / Fullum?

- 1 Oui
- 2 Non **passer à la question 44**
- 3 PR **passer à la question 44**

- *Si oui*: Combien? _____

43. Si les logements situés dans le secteur étaient moins exposés ou mieux isolés contre le bruit provenant de l'extérieur, considérez-vous qu'il y aurait un accroissement de leur valeur locative?

- 1 Oui
- 2 Non
- 3 NSP/PR

Nous allons maintenant parler de l'importance du bruit à l'extérieur des logements. Pour les questions suivantes, imaginez-vous à l'extérieur de votre logement, par exemple sur votre terrain, dans la cour, sur le balcon ou en avant de votre domicile.

44. Ainsi, lorsque vous êtes à l'extérieur de votre logement, considérez-vous le niveau de bruit comme étant...

- 1 Très élevé
- 2 Élevé
- 3 Faible
- 4 Très faible
- 5 NSP/PR

45. En considérant ce niveau de bruit, êtes-vous...

- 1 Très incommodé(e)
- 2 Assez incommodé(e)
- 3 Peu incommodé(e)
- 4 Pas du tout incommodé(e)
- 5 NSP/PR

46. Toujours lorsque vous êtes à l'extérieur de votre logement, quel est le bruit qui vous dérange le plus?

(réponse 1, passer à la question 47; pour les autres réponses, passer à la question 50)

| | |
|--|--|
| 1. La circulation routière (passer à la question 47) | |
| 2. Les trains / les avions | |
| 3. Les activités commerciales | |
| 4. Les activités industrielles / portuaires | |
| 5. Les voisins | |
| 6. Les terrains de jeux / les écoles | |
| 7. Les travaux de construction | |
| 8. Les sirènes / les alarmes | |
| 9. Autre: | |
| 10. NSP/PR | |

47. De quelle rue provient principalement le bruit de la circulation?

(ne pas lire et une seule réponse)

| | |
|----------------------|--|
| 1. Rue Notre-Dame | |
| 2. Rue Ste-Catherine | |
| 3. Rue de résidence | |
| 4. Autre: | |
| 5. NSP/PR | |

48. Quelle est la principale source du bruit de la circulation?

(lire et une seule réponse)

| | |
|--------------------------------------|--|
| 1. Les voitures | |
| 2. Les camions | |
| 3. Les autobus | |
| 4. Les motocyclettes | |
| 5. Les véhicules d'urgence | |
| 6. L'ensemble (ne pas lire) | |
| 7. Autre: | |
| 8. NSP/PR | |

49. Toujours à l'extérieur de votre logement, à quel(s) moment(s) de la journée êtes-vous le plus dérangé(e) par le bruit de la circulation?

(ne pas lire et plusieurs réponses possibles)

| | |
|--|--|
| 1. À l'heure de pointe du matin | |
| 2. À l'heure de pointe de l'après-midi | |
| 3. Toute la journée | |
| 4. Le soir | |
| 5. La nuit | |
| 6. Autre(s): | |
| 7. NSP/PR | |

Les questions suivantes s'appliquent à la rue Notre-Dame seulement.

50. Considérez-vous que le bruit provenant de la rue Notre-Dame vous dérange ou vous empêche de pratiquer une ou plusieurs activités sur votre terrain, dans la cour, sur le balcon ou en avant de votre domicile?

- 1 Oui
- 2 Non **passer à la question 53**
- 3 NSP/PR **passer à la question 53**

51. Parmi les activités suivantes, lesquelles sont affectées par le bruit de la rue Notre-Dame?

| | 1. Oui | 2. Non | 3. NSP/PR |
|--|--------|--------|-----------|
| 1. Prendre un repas | | | |
| 2. Étendre du linge | | | |
| 3. Vous reposer, lire ou écrire | | | |
| 4. Discuter avec des amis | | | |
| 5. Jardiner ou bricoler | | | |
| 6. Laver votre voiture | | | |
| 7. Jouer, faire du sport ou vous baigner | | | |

52. Y a-t-il d'autres activités qui sont affectées par le bruit de la rue Notre-Dame?

- 1 Oui, lesquelles: _____
- 2 Non

53. Toujours à propos du bruit provenant de la rue Notre-Dame, considérez-vous que celui-ci vous dérange ou vous empêche de pratiquer une ou plusieurs activités dans les parcs de votre quartier?

- 1 Oui
- 2 Non **passer à la question 56**
- 3 NSP/PR **passer à la question 56**

54. Parmi les activités suivantes, lesquelles sont affectées par le bruit de la rue Notre-Dame?

| | 1. Oui | 2. Non | 3. NSP/PR |
|--|--------|--------|-----------|
| 1. Vous promener à pieds | | | |
| 2. Faire du jogging | | | |
| 3. Faire de la bicyclette ou du patin à roues alignées | | | |
| 4. Vous reposer, lire ou écrire | | | |
| 5. Pique-niquer | | | |
| 6. Jouer à un sport d'équipe (soccer, baseball, etc.) | | | |
| 7. Jouer à la pétanque, au fer | | | |
| 8. Jouer dehors avec les enfants | | | |

55. Y a-t-il d'autres activités qui sont affectées par le bruit de la rue Notre-Dame?

- 1 Oui, lesquelles: _____
- 2 Non

56. Maintenant, considérez-vous que la pollution (les gaz d'échappement, les poussières) provenant de la rue Notre-Dame vous dérange ou vous empêche de pratiquer une ou plusieurs activités sur votre terrain, dans la cour, sur le balcon ou en avant de votre logement?

- 1 Oui
- 2 Non **passer à la question 59**
- 3 NSP/PR **passer à la question 59**

57. Parmi les activités suivantes, lesquelles sont affectées par la pollution de la rue Notre-Dame?

| | 1. Oui | 2. Non | 3. NSP/PR |
|--|--------|--------|-----------|
| 1. Prendre un repas | | | |
| 2. Étendre du linge | | | |
| 3. Vous reposer, lire ou écrire | | | |
| 4. Discuter avec des amis | | | |
| 5. Jardiner ou bricoler | | | |
| 6. Laver votre voiture | | | |
| 7. Jouer, faire du sport ou vous baigner | | | |

58. Y a-t-il d'autres activités qui sont affectées par la pollution de la rue Notre-Dame?

- 1 Oui, lesquelles: _____
- 2 Non

59. Toujours à propos de la pollution provenant de la rue Notre-Dame, considérez-vous que celle-ci vous dérange ou vous empêche de pratiquer une ou plusieurs activités dans les parcs de votre quartier?

- 1 Oui
- 2 Non **passer à la question 62**
- 3 NSP/PR **passer à la question 62**

60. Parmi les activités suivantes, lesquelles sont affectées par la pollution de la rue Notre-Dame?

| | 1. Oui | 2. Non | 3. NSP/PR |
|--|--------|--------|-----------|
| 1. Vous promener à pieds | | | |
| 2. Faire du jogging | | | |
| 3. Faire de la bicyclette ou du patin à roues alignées | | | |
| 4. Vous reposer, lire ou écrire | | | |
| 5. Pique-niquer | | | |
| 6. Jouer à un sport d'équipe (soccer, baseball, etc.) | | | |
| 7. Jouer à la pétanque, au fer | | | |
| 8. Jouer dehors avec les enfants | | | |

61. Y a-t-il d'autres activités qui sont affectées par la pollution de la rue Notre-Dame?

- 1 Oui, lesquelles: _____
- 2 Non

62. Maintenant, je vais vous nommer plusieurs mesures possibles pour lutter contre le bruit de la circulation routière provenant de la rue Notre-Dame. Dites-moi si vous seriez très favorable, assez favorable, peu favorable ou pas du tout favorable à chacune de ces interventions...

| | 1. Très favorable | 2. Assez favorable | 3. Peu favorable | 4. Pas favorable | 5. NSP/PR |
|---|-------------------|--------------------|------------------|------------------|-----------|
| 1. Insonoriser les bâtisses | | | | | |
| 2. Limiter la vitesse | | | | | |
| 3. Limiter la circulation | | | | | |
| 4. Interdire la circulation des camions lourds à certaines heures | | | | | |
| 5. Élever la hauteur des buttes en terre le long de la piste cyclable | | | | | |
| 6. Ajouter un mur antibruit aux buttes existantes | | | | | |

63. Si une priorité devait être établie, préféreriez-vous des interventions pour lutter contre le bruit provenant de la rue Notre-Dame ou bien des interventions pour améliorer d'autres aspects de la vie ou de l'environnement dans le quartier?

| | |
|---|--|
| 1. Interventions contre le bruit de la rue Notre-Dame | |
| 2. Interventions sur d'autres aspects de la vie ou de l'environnement dans le secteur | |
| 3. NSP/PR | |

64. Pourquoi préféreriez-vous des interventions...?

En terminant, voici quelques questions d'ordre général qui nous permettront de regrouper les informations obtenues.

65. Quel type de propriété habitez-vous?

- 1 Maison unifamiliale
- 2 Duplex
- 3 Triplex
- 4 Multiplex
- 5 Condominium
- 6 Conciergerie
- 7 Autre:
- 8 PR

66. Depuis combien de temps habitez-vous cette propriété?

- 1 0 à 5 ans
- 2 6 à 10 ans
- 3 11 à 15 ans
- 4 16 à 20 ans
- 5 21 à 25 ans
- 6 26 à 30 ans
- 7 Plus de 30 ans
- 8 PR

(ne poser la question 67 que si la date de construction n'est pas disponible)

67. Quelle est la date de construction de votre propriété?

- 1 Année: _____
- 2 NSP/PR

68. Avez-vous rénové votre propriété ces dernières années?

- 1 Oui
- 2 Non
- 3 PR

- *Si oui*: Quel(s) type(s) de rénovations?

69. Prévoyez-vous vendre votre propriété prochainement?

- 1 Oui
- 2 Non **passer à la question 71**
- 3 NSP/PR **passer à la question 71**

70. Quelles sont les raisons pour lesquelles vous prévoyez vendre?

71. En moyenne, combien d'heures par jour passez-vous à la maison du lundi au vendredi (sur une période de 24 heures, donc en incluant la nuit)?

- 1 Moins de 5 heures
- 2 De 5 à 10 heures
- 3 De 11 à 15 heures
- 4 De 16 à 20 heures
- 5 Plus de 20 heures
- 6 NSP/PR

72. En vous incluant, combien de personnes habitent dans votre logement?

- 1 1 personne **passer à la question 74**
- 2 2 personnes
- 3 3 personnes
- 4 4 personnes
- 5 5 personnes ou plus
- 6 PR

73. (Autre que vous), y a-t-il des personnes âgées de...

- 1 0 à 5 ans
- 2 6 à 12 ans
- 3 Plus de 65 ans
- 4 Aucune
- 5 PR

74. Dans quelle catégorie d'âge vous situez-vous?

- 1 18-25 ans
- 2 26-35 ans
- 3 36-45 ans
- 4 46-55 ans
- 5 56-65 ans
- 6 Plus de 65 ans
- 7 PR

75. Quel est votre état matrimonial? Êtes-vous...

- 1 Marié(e) ou conjoint(e) de fait
- 2 Célibataire
- 3 Veuf(ve), séparé(e) ou divorcé(e)
- 4 PR

76. Quel niveau de scolarité avez-vous atteint (avec ou sans diplôme)?

- 1 Primaire
- 2 Secondaire
- 3 Collégial
- 4 Universitaire
- 5 Autre:
- 6 PR

77. Actuellement, quelle est votre principale occupation? Êtes-vous...

- 1 Travailleur(euse) à temps plein
- 2 Travailleur(euse) à temps partiel
- 3 Étudiant(e)
- 4 Sans emploi
- 5 Retraité(e)
- 6 Autre:
- 7 PR

78. Pour l'année précédente, dans quelle catégorie s'est situé le revenu brut global (avant impôts) de votre ménage?

- 1 Moins de 20 000 \$
- 2 Entre 20 000 et 30 000 \$
- 3 Entre 30 000 et 40 000 \$
- 4 Entre 40 000 et 50 000 \$
- 5 Entre 50 000 et 60 000 \$
- 6 Plus de 60 000 \$
- 7 NSP/PR

79. Le questionnaire est terminé. En guise de conclusion, avez-vous des commentaires à formuler en ce qui concerne la vie ou l'environnement dans votre quartier et les perspectives d'avenir?

ANNEXE O

QUESTIONNAIRE PROPOSÉ AUX PROPRIÉTAIRES NON OCCUPANTS
(entrevues téléphoniques)

Strate: 1 2 3

Sexe: M F

Les premières questions concernent la qualité de vie dans le quadrilatère Ste-Catherine/Notre-Dame/Vimont/Fullum.

1. Avez-vous déjà résidé dans ce secteur?

- 1 Oui
- 2 Non passer à la question 3
- 3 PR passer à la question 3

- *Si oui*: Combien de temps? _____

2. Quelles sont les raisons pour lesquelles vous avez quitté le secteur?

3. Quelles sont les raisons pour lesquelles vous possédez des logements dans le secteur?

4. Quelles sont, en ordre d'importance, vos principales préoccupations en ce qui concerne la vie dans le secteur?

5. D'après vous, qu'est-ce qui pourrait être fait pour améliorer la vie dans le secteur?

6. Dans l'ensemble, jugez-vous la vie dans le secteur comme étant...

- 1 Très satisfaisante
- 2 Satisfaisante
- 3 Insatisfaisante
- 4 Très insatisfaisante ...pour les locataires?
- 5 NSP/PR

7. D'une façon globale, jugez-vous la qualité de l'environnement dans le secteur comme étant...

- 1 Très satisfaisante
- 2 Satisfaisante
- 3 Insatisfaisante
- 4 Très insatisfaisante ...pour les locataires?
- 5 NSP/PR

Nous allons maintenant parler de l'importance du bruit de la circulation provenant de la rue Notre-Dame et des impacts sur les logements situés à proximité.

8. Considérez-vous le bruit provenant de la rue Notre-Dame comme étant généralement...

- 1 Très élevé
 - 2 Élevé
 - 3 Faible
 - 4 Très faible
 - 5 NSP/PR
- ...pour les locataires habitant à proximité?

9. Est-ce que le bruit de la rue Notre-Dame nuit à la location de vos logements?

- 1 Oui
- 2 Non
- 3 NSP/PR

10. Considérez-vous les logements que vous possédez dans le secteur comme étant dans l'ensemble...

- 1 Très bien
 - 2 Bien
 - 3 Mal
 - 4 Très mal
 - 5 NSP/PR
- ...isolés contre le bruit provenant de l'extérieur?

11. Seriez-vous prêt(e) à investir dans ces logements pour que le niveau de bruit soit moins élevé?

- 1 Oui
 - 2 Non
 - 3 NSP/PR
- passer à la question 13**
passer à la question 13

12. Combien seriez-vous prêt(e) à investir en moyenne par logement?

- 1 Moins de 1500 \$
- 2 Entre 1500 et 3000 \$
- 3 Entre 3000 et 4500 \$
- 4 Entre 4500 et 6000 \$
- 5 Entre 6000 et 7500 \$
- 6 Entre 7500 et 9000 \$
- 7 Plus de 9000 \$
- 8 NSP/PR

13. S'il existait un programme de subventions pour améliorer l'isolation des logements contre le bruit provenant de l'extérieur, seriez-vous...

- 1 Très intéressé(e)
- 2 Assez intéressé(e)
- 3 Peu intéressé(e)
- 4 Pas intéressé(e) ...par ce programme?
- 5 NSP/PR

14. Si vous décidiez d'investir dans les logements que vous possédez afin de réduire le dérangement dû au bruit provenant de l'extérieur, quelle intervention ou solution serait la plus envisageable selon vous?

15. Si le niveau de bruit diminuait à proximité de la rue Notre-Dame, croyez-vous que la valeur des logements augmenterait?

- 1 Oui
- 2 Non
- 3 NSP/PR

16. Si les logements situés dans le secteur étaient moins exposés ou mieux isolés contre le bruit provenant de l'extérieur, considérez-vous qu'il y aurait un accroissement de leur valeur locative?

- 1 Oui
- 2 Non
- 3 NSP/PR

17. Maintenant, je vais vous nommer plusieurs mesures possibles pour lutter contre le bruit de la circulation routière provenant de la rue Notre-Dame. Dites-moi si vous seriez très favorable, assez favorable, peu favorable ou pas du tout favorable à chacune de ces interventions...

| | 1. Très favorable | 2. Assez favorable | 3. Peu favorable | 4. Pas favorable | 5. NSP/PR |
|---|-------------------|--------------------|------------------|------------------|-----------|
| 1. Insonoriser les bâtisses | | | | | |
| 2. Limiter la vitesse | | | | | |
| 3. Limiter la circulation | | | | | |
| 4. Interdire la circulation des camions lourds à certaines heures | | | | | |
| 5. Élever la hauteur des buttes en terre le long de la piste cyclable | | | | | |
| 6. Ajouter un mur antibruit aux buttes existantes | | | | | |

18. Si une priorité devait être établie, préféreriez-vous des interventions pour lutter contre le bruit provenant de la rue Notre-Dame ou bien des interventions pour améliorer d'autres aspects de la vie ou de l'environnement dans le secteur?

| | |
|---|--|
| 1. Interventions contre le bruit de la rue Notre-Dame | |
| 2. Interventions sur d'autres aspects de la vie ou de l'environnement dans le secteur | |
| 3. NSP/PR | |

19. Pourquoi préféreriez-vous des interventions...?

Les questions suivantes concernent uniquement les logements que vous possédez dans le quadrilatère Ste-Catherine/Notre-Dame/Vimont/Fullum.

20. Combien de logements possédez-vous dans ce secteur? _____

21. De quel(s) type(s) de logements s'agit-il?

- 1 Maison unifamiliale
- 2 Duplex
- 3 Triplex
- 4 Multiplex
- 5 Condominium
- 6 Conciergerie
- 7 Autre:
- 8 PR

22. Depuis combien de temps possédez-vous des logements dans le secteur?

- 1 0 à 5 ans
- 2 6 à 10 ans
- 3 11 à 15 ans
- 4 16 à 20 ans
- 5 21 à 25 ans
- 6 26 à 30 ans
- 7 Plus de 30 ans
- 8 PR

(ne poser la question 23 que si les dates de construction ne sont pas disponibles)

23. Quelle est la date de construction des logements que vous possédez dans le secteur?

- 1 Année(s): _____
- 2 NSP/PR

24. Avez-vous effectué des rénovations dans ces logements ces dernières années?

- 1 Oui
- 2 Non
- 3 PR

- *Si oui*: Quel(s) type(s) de rénovations?

25. Sur une base annuelle, à combien s'élèvent en moyenne par logement les coûts d'entretien et de réparations? _____

26. Quel est actuellement le taux d'occupation des logements que vous louez dans le secteur? _____

27. Louez-vous des logements dans d'autres secteurs de la région métropolitaine?

- 1 Oui
- 2 Non **passer à la question 29**
- 3 PR **passer à la question 29**

28. Le taux de déménagements est-il plus important, semblable ou moins important dans le quadrilatère Ste-Catherine/Notre-Dame/Vimont/Fullum par rapport aux autres secteurs?

- 1 Plus important
- 2 Semblable
- 3 Moins important
- 4 NSP/PR

29. Prévoyez-vous vendre prochainement des logements que vous possédez dans le quadrilatère Ste-Catherine/Notre-Dame/Vimont/Fullum?

- 1 Oui
- 2 Non **passer à la question 31**
- 3 NSP/PR **passer à la question 31**

30. Quelles sont les raisons pour lesquelles vous prévoyez vendre?

En terminant, voici quelques questions d'ordre général qui nous permettront de regrouper les informations obtenues.

31. Dans quelle catégorie d'âge vous situez-vous?

- 1 18-25 ans
- 2 26-35 ans
- 3 36-45 ans
- 4 46-55 ans
- 5 56-65 ans
- 6 Plus de 65 ans
- 7 PR

32. Quel est votre état matrimonial? Êtes-vous...

- 1 Marié(e) ou conjoint(e) de fait
- 2 Célibataire
- 3 Veuf(ve), séparé(e) ou divorcé(e)
- 4 PR

33. Quel niveau de scolarité avez-vous atteint (avec ou sans diplôme)?

- 1 Primaire
- 2 Secondaire
- 3 Collégial
- 4 Universitaire
- 5 Autre:
- 6 PR

34. Actuellement, quelle est votre principale occupation? Êtes-vous...

- 1 Travailleur(euse) à temps plein
- 2 Travailleur(euse) à temps partiel
- 3 Étudiant(e)
- 4 Sans emploi
- 5 Retraité(e)
- 6 Autre:
- 7 PR

35. Pour l'année précédente, dans quelle catégorie s'est situé le revenu brut global (avant impôts) de votre ménage?

- 1 Moins de 20 000 \$
- 2 Entre 20 000 et 30 000 \$
- 3 Entre 30 000 et 40 000 \$
- 4 Entre 40 000 et 50 000 \$
- 5 Entre 50 000 et 60 000 \$
- 6 Plus de 60 000 \$
- 7 NSP/PR

36. Le questionnaire est terminé. En guise de conclusion, avez-vous des commentaires à formuler en ce qui concerne la vie ou l'environnement dans le quadrilatère Ste-Catherine/Notre-Dame/Vimont/Fullum et les perspectives d'avenir dans ce secteur?

ANNEXE P

PROCÉDURE D'ENQUÊTE ET QUESTIONNAIRE PROPOSÉ AUX UTILISATEURS DE LA PISTE CYCLABLE

Stratégie d'échantillonnage

- Sites d'entrevues:
 - *3 sites (au centre de chacun des 3 secteurs de la zone d'étude):
 - dans Ste-Marie: entre les rues d'Iberville et Frontenac.
 - dans Hochelaga: entre les rues Préfontaine et Dézéry.
 - dans Maisonneuve: parc Morgan.

- Périodes d'entrevues:
 - *Maximum de 480 entrevues réparties sur 4 jours:
 - 240 entrevues en août (mercredi 12 et samedi 15).
 - 240 entrevues en septembre (jeudi 10 et samedi 12).

 - *Entrevues réparties sur 4 périodes de la journée en fonction des flux de circulation (maximum de 10 entrevues par période par site):
 - heure de pointe du matin (8h - 10h).
 - creux dans la journée (11h - 13h).
 - heure de pointe de l'après-midi (16h - 18h).
 - creux dans la soirée (18h30 - 20h30/nuit en août; 18h - 19h30/nuit en septembre).

- Sélection des répondants:
 - *Les personnes approchées doivent être âgées d'au moins 18 ans.
(*en cas de doute raisonnable, demander l'âge avant de commencer l'entrevue*)

 - *Les personnes approchées peuvent être seules ou en groupe.

 - *Procédure à suivre:
 - approcher la 1^{ère} personne qui passe à partir de l'heure pré-déterminée.
 - approcher la 1^{ère} personne qui passe après la fin d'une entrevue ou après un refus.

Déroulement des entrevues

- 6 enquêteurs mèneront les entrevues (2 par site), à raison de 20 entrevues par personne par jour.
- Sur chaque site, un enquêteur sera positionné en direction est et l'autre en direction ouest.
- Des panneaux avertissant de l'enquête seront placés peu avant chaque site d'entrevues.
- Les entrevues se dérouleront de personne à personne.
- Les entrevues devront commencer aux heures précises déterminées à l'avance.
- Le nombre d'entrevues complétées ne devra pas dépasser 10 par période (c'est-à-dire 5 en moyenne par enquêteur). Ainsi, dès que 10 entrevues auront été complétées à l'intérieur d'une même période, il faudra attendre le début de la période suivante pour entreprendre une nouvelle série de 10 entrevues.
- Même si moins de 10 entrevues ont été complétées à la fin d'une période, il faudra mettre un terme à la série d'entrevues, puis attendre le début de la période suivante pour entreprendre une nouvelle série de 10 entrevues.
- Il est préférable (mais pas nécessaire) que le nombre d'entrevues complétées soit le même dans chaque direction pour une même période.

QUESTIONNAIRE PROPOSÉ AUX UTILISATEURS DE LA PISTE CYCLABLE

N°: ____

Nom de l'enquêteur: _____

Direction: Est ____ Ouest ____

Lieu: Ste-Marie ____ Hochelaga ____ Maisonneuve ____

Date: Mercredi 12/08 ____ Samedi 15/08 ____ Jeudi 10/09 ____ Samedi 12/09 ____

Heure: 8h-10h ____ 11h-13h ____ 16h-18h ____ 18h-20h ____

Sexe: M ____ F ____

Les premières questions portent sur la fréquentation et l'utilisation de la piste cyclable.

1. Habitez-vous dans l'un des trois quartiers suivants: Ste-Marie, Hochelaga ou Maisonneuve?
(montrer une carte si nécessaire)

- 1 Ste-Marie
- 2 Hochelaga
- 3 Maisonneuve
- 4 Non (passer à la question 2)
- 5 PR (passer à la question 2)

- *Si oui:* Habitez-vous entre les rues Ste-Catherine et Notre-Dame?

- 1 Oui
- 2 Non (passer à la question 2)
- 3 PR (passer à la question 2)

- *Si oui:* Habitez-vous entre les rues Vimont et Fullum?

- 1 Oui
- 2 Non
- 3 PR

2. Concernant la sortie que vous faites actuellement, pourriez-vous m'indiquer d'où vous venez et où vous allez? (préciser si la personne vient ou va à son domicile, au travail, etc., ainsi que les coins de rues de départ et d'arrivée)

Départ: _____

Destination: _____

3. Fréquentez-vous souvent, parfois ou rarement la piste cyclable?

- 1 Souvent
- 2 Parfois
- 3 Rarement
- 4 PR

4. Pratiquez-vous souvent, parfois, rarement ou jamais les activités suivantes sur la piste cyclable?

| | 1. Souvent | 2. Parfois | 3. Rarement | 4. Jamais | 5. Ne s'ap. pas | 6. PR |
|---------------------------------------|------------|------------|-------------|-----------|-----------------|-------|
| 1. Faire une marche | | | | | | |
| 2. Faire du jogging | | | | | | |
| 3. Faire de la bicyclette | | | | | | |
| 4. Faire du patin à roues alignées | | | | | | |
| 5. Autre: | | | | | | |
| 6. <i>Personne en chaise roulante</i> | | | | | | |

Les questions suivantes concernent la qualité de l'environnement dans ce parc linéaire (c'est-à-dire la piste cyclable et les talus aménagés).

5. Qu'est-ce qui vous plaît le plus dans cet espace?

6. Qu'est-ce qui vous déplaît le plus dans cet espace?

7. Toujours à propos de cet espace, êtes-vous très satisfait(e), satisfait(e), insatisfait(e) ou très insatisfait(e)...

| | 1. Très satisfait | 2. Satisfait | 3. Insatisfait | 4. Très insatisfait | 5. NSP/PR |
|-------------------------------------|-------------------|--------------|----------------|---------------------|-----------|
| 1. De l'aménagement | | | | | |
| 2. De l'entretien et de la propreté | | | | | |
| 3. De la sécurité | | | | | |
| 4. Du niveau de bruit | | | | | |
| 5. De la qualité de l'air | | | | | |

8. Lorsque vous fréquentez la piste cyclable, considérez-vous le niveau de bruit comme étant généralement...

- 1 Très élevé
- 2 Élevé
- 3 Faible
- 4 Très faible
- 5 NSP/PR

9. Considérant ce niveau de bruit, êtes-vous en général...

- 1 Très incommodé(e)
- 2 Assez incommodé(e)
- 3 Peu incommodé(e)
- 4 Pas du tout incommodé(e)
- 5 NSP/PR

10. Parmi les bruits que vous entendez généralement quand vous circulez ici, lesquels vous dérangent le plus?

11. Lorsque vous fréquentez la piste cyclable, considérez-vous le niveau de pollution de l'air comme étant généralement...

- 1 Très élevé
- 2 Élevé
- 3 Faible
- 4 Très faible
- 5 NSP/PR

12. Considérant ce niveau de pollution, êtes-vous en général...

- 1 Très incommodé(e)
- 2 Assez incommodé(e)
- 3 Peu incommodé(e)
- 4 Pas du tout incommodé(e)
- 5 NSP/PR

13. Selon vous, qu'est-ce qui pourrait être fait pour améliorer la qualité de l'environnement dans cet espace?

En terminant, voici quelques questions d'ordre général qui nous permettront de regrouper les informations obtenues.

14. Dans quelle catégorie d'âge vous situez-vous?

- 1 18-25 ans
- 2 26-35 ans
- 3 36-45 ans
- 4 46-55 ans
- 5 56-65 ans
- 6 Plus de 65 ans
- 7 PR

15. Quel est votre état matrimonial? Êtes-vous...

- 1 Marié(e) ou conjoint(e) de fait
- 2 Célibataire
- 3 Veuf(ve), séparé(e) ou divorcé(e)
- 4 PR

16. Quel niveau de scolarité avez-vous atteint (avec ou sans diplôme)?

- 1 Primaire
- 2 Secondaire
- 3 Collégial
- 4 Universitaire
- 5 Autre:
- 6 PR

17. Quelle est actuellement votre principale occupation? Êtes-vous...

- 1 Travailleur(euse) à temps plein
- 2 Travailleur(euse) à temps partiel
- 3 Étudiant(e)
- 4 Sans emploi
- 5 Retraité(e)
- 6 Autre:
- 7 PR

18. Pour l'année précédente, dans quelle catégorie s'est situé le revenu brut global (avant impôts) de votre ménage?

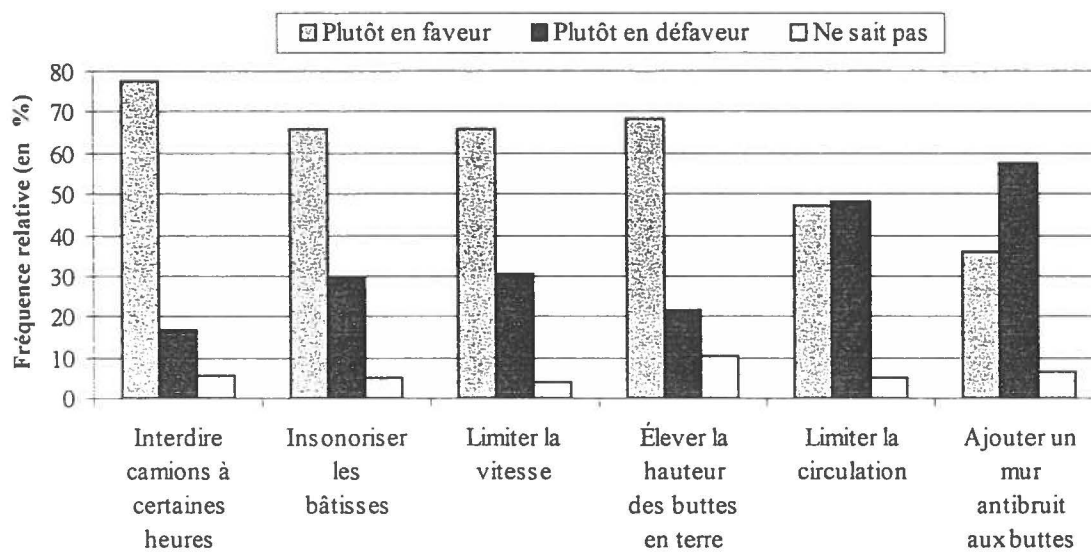
- 1 Moins de 20 000 \$
- 2 Entre 20 000 et 30 000 \$
- 3 Entre 30 000 et 40 000 \$
- 4 Entre 40 000 et 50 000 \$
- 5 Entre 50 000 et 60 000 \$
- 6 Plus de 60 000 \$
- 7 NSP/PR

19. Le questionnaire est terminé. En guise de conclusion, avez-vous d'autres commentaires à formuler en ce qui concerne cet espace?

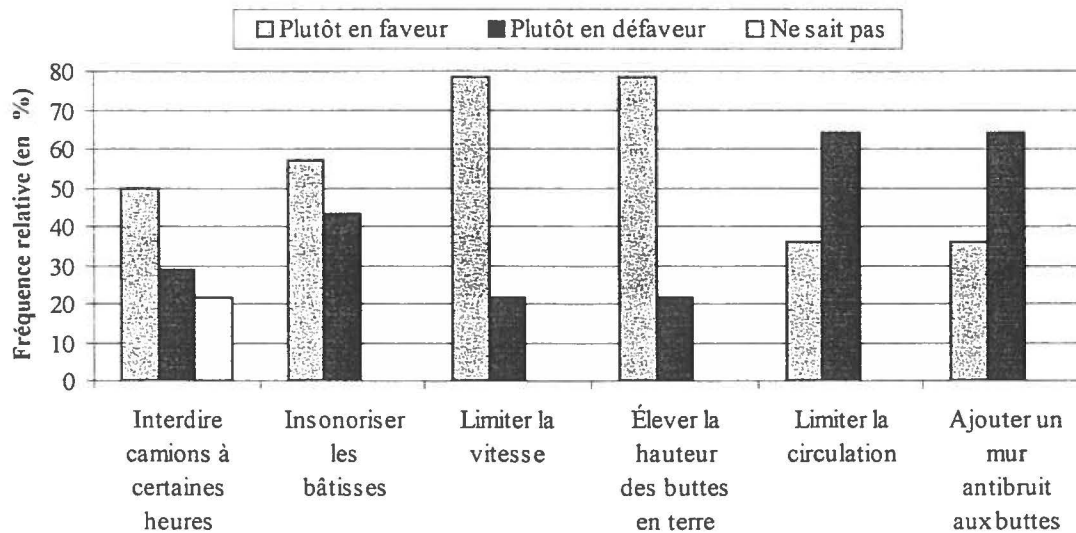
ANNEXE Q

PRÉFÉRENCES EN MATIÈRE DE RÉDUCTION DU BRUIT ROUTIER SELON LE TYPE D'ACTEURS

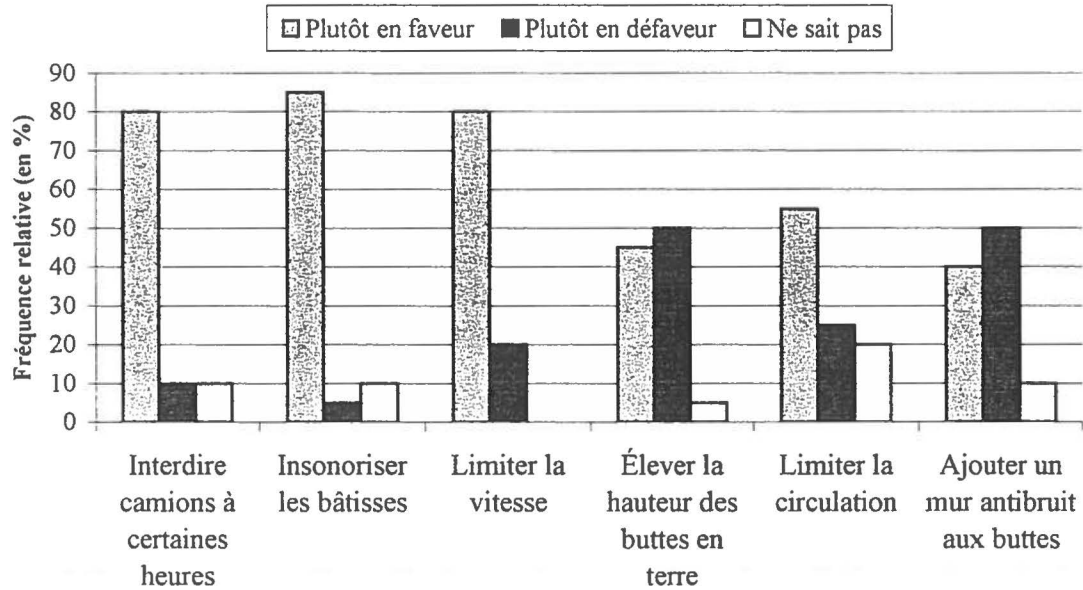
Locataires (n=125)



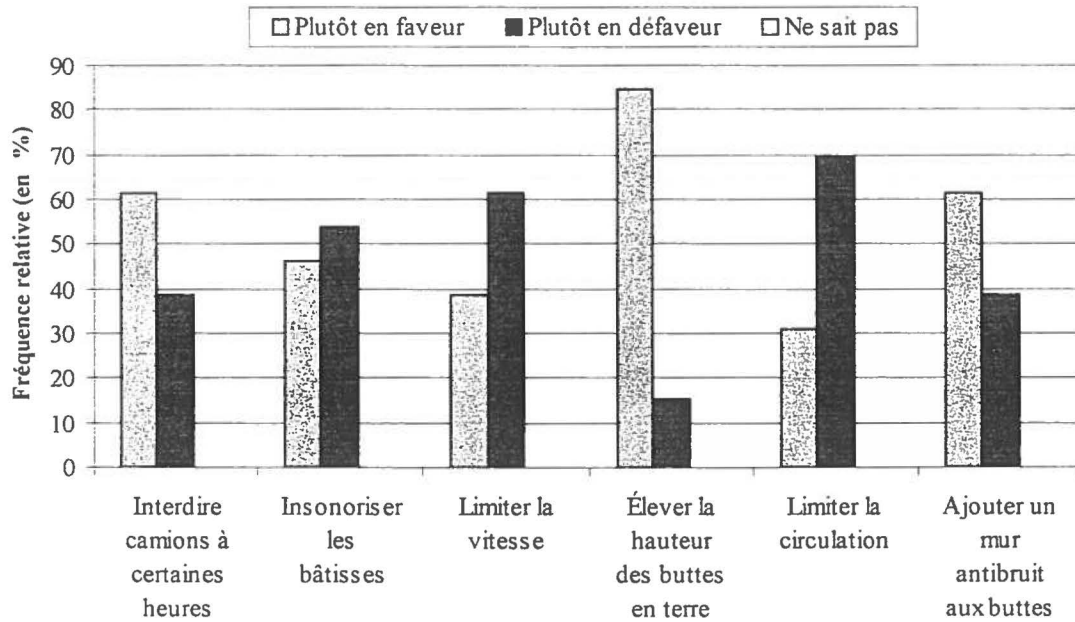
Propriétaires occupants (n=14)



Organismes-clés (n=20)



Propriétaires non occupants (n=13)



ANNEXE R

COMPARAISON DES FRÉQUENCES ENTRE LA STRATE 4 ET LES AUTRES STRATES POUR LES QUESTIONS SE RAPPORTANT AU BRUIT

(données provenant des locataires: entrevues téléphoniques et à domicile)

Question 26. Ainsi, lorsque vous êtes dans votre logement, considérez-vous le niveau de bruit comme étant...

| Classes | Fréquences absolues | | | |
|-------------|---------------------|----------------|--------------------|----------------|
| | Avant regroupement | | Après regroupement | |
| | Strate 4 | Autres strates | Strate 4 | Autres strates |
| Très élevé | 8 | 15 | 18 | 36 |
| Élevé | 10 | 21 | | |
| Faible | 5 | 54 | 7 | 63 |
| Très faible | 2 | 9 | | |

Question 27. En considérant ce niveau de bruit, êtes-vous... [à l'intérieur du logement]

| Classes | Fréquences absolues | | | |
|--------------------------|---------------------|----------------|--------------------|----------------|
| | Avant regroupement | | Après regroupement | |
| | Strate 4 | Autres strates | Strate 4 | Autres strates |
| Très incommodé(e) | 3 | 11 | 12 | 32 |
| Assez incommodé(e) | 9 | 21 | | |
| Peu incommodé(e) | 6 | 40 | 13 | 68 |
| Pas du tout incommodé(e) | 7 | 28 | | |

Question 28. Toujours lorsque vous êtes à l'intérieur de votre logement, quel est le bruit provenant de l'extérieur qui vous dérange le plus?

| Classes | Fréquences absolues | | | |
|---|---------------------|----------------|--------------------|----------------|
| | Avant regroupement | | Après regroupement | |
| | Strate 4 | Autres strates | Strate 4 | Autres strates |
| La circulation routière | 21 | 56 | 21 | 56 |
| Les trains / les avions | 0 | 5 | | |
| Les activités commerciales | 0 | 1 | | |
| Les activités industrielles / portuaires | 1 | 4 | | |
| Les voisins | 1 | 12 | | |
| Les terrains de jeux / les écoles | 0 | 1 | 4 | 42 |
| Les travaux de construction | 0 | 0 | | |
| Les sirènes / les alarmes | 0 | 2 | | |
| Autre: Pas dérangé par le bruit | 0 | 3 | | |
| Autre: L'entretien des rues | 2 | 12 | | |
| Autre: Les utilisateur de la piste cyclable | 0 | 2 | | |

Question 29. De quelle rue provient principalement le bruit de la circulation? [à l'intérieur du logement]

| Classes | Fréquences absolues | | | |
|-------------------|---------------------|----------------|--------------------|----------------|
| | Avant regroupement | | Après regroupement | |
| | Strate 4 | Autres strates | Strate 4 | Autres strates |
| Rue Notre-Dame | 16 | 32 | 16 | 32 |
| Rue Ste-Catherine | 0 | 9 | 5 | 21 |
| Rue de résidence | 5 | 12 | | |

Question 30. Quelle est la principale source du bruit de la circulation? [à l'intérieur du logement]

| Classes | Fréquences absolues | | | |
|-------------------------|---------------------|----------------|--------------------|----------------|
| | Avant regroupement | | Après regroupement | |
| | Strate 4 | Autres strates | Strate 4 | Autres strates |
| Les camions | 12 | 29 | 12 | 29 |
| Les voitures | 1 | 5 | 9 | 26 |
| Les autobus | 2 | 1 | | |
| Les motocyclettes | 0 | 2 | | |
| Les véhicules d'urgence | 0 | 3 | | |
| L'ensemble | 6 | 15 | | |

Question 31. Toujours à l'intérieur de votre logement, à quel(s) moment(s) de la journée êtes-vous le plus dérangé(e) par le bruit de la circulation?

| Classes | Fréquences absolues | | | |
|--------------------------------------|---------------------|----------------|--------------------|----------------|
| | Avant regroupement | | Après regroupement | |
| | Strate 4 | Autres strates | Strate 4 | Autres strates |
| À l'heure de pointe du matin | 1 | 29 | 6 | 49 |
| À l'heure de pointe de l'après-midi | 5 | 20 | 17 | 27 |
| Toute la journée | 5 | 6 | | |
| Le soir | 9 | 14 | | |
| La nuit | 3 | 5 | | |
| Autre: Au dîner | 0 | 1 | | |
| Autre: Les jours de feux d'artifices | 0 | 1 | | |

Question 32. À cause des bruits provenant uniquement de l'extérieur de votre logement, vous arrive-t-il... [à l'intérieur du logement]

| Type de nuisances | Classes | Fréquences absolues | |
|--|---------|---------------------|----------------|
| | | Strate 4 | Autres strates |
| A - D'avoir de la difficulté à communiquer | Oui | 12 | 25 |
| | Non | 13 | 75 |
| B - D'avoir de la difficulté à vous concentrer | Oui | 11 | 34 |
| | Non | 14 | 66 |
| C - D'avoir de la difficulté à vous détendre | Oui | 12 | 45 |
| | Non | 13 | 54 |
| D - D'avoir de la difficulté à vous endormir | Oui | 10 | 46 |
| | Non | 15 | 54 |
| E - D'être perturbé(e) dans votre sommeil | Oui | 11 | 42 |
| | Non | 14 | 58 |

Question 34. À cause des bruits provenant uniquement de l'extérieur de votre logement, vous arrive-t-il... [à l'intérieur du logement]

| Type de nuisances | Classes | Fréquences absolues | |
|--|---------|---------------------|----------------|
| | | Strate 4 | Autres strates |
| A - De fermer les fenêtres malgré la chaleur | Oui | 14 | 51 |
| | Non | 11 | 48 |
| B - De changer de pièce | Oui | 7 | 27 |
| | Non | 18 | 73 |
| C - De parler plus fort | Oui | 11 | 28 |
| | Non | 14 | 71 |
| D - De passer le moins de temps possible chez vous | Oui | 6 | 13 |
| | Non | 19 | 86 |
| E - De penser à déménager | Oui | 5 | 32 |
| | Non | 20 | 68 |

Question 36. Accepteriez-vous de payer un peu plus cher de loyer pour avoir un niveau de bruit moins élevé?

| Classes | Fréquences absolues | |
|---------|---------------------|----------------|
| | Strate 4 | Autres strates |
| Oui | 6 | 29 |
| Non | 19 | 64 |

Question 37. Combien accepteriez-vous de payer en plus par mois? [pour avoir un niveau de bruit moins élevé]

| Classes | Fréquences absolues | | | |
|---------------|---------------------|----------------|--------------------|----------------|
| | Avant regroupement | | Après regroupement | |
| | Strate 4 | Autres strates | Strate 4 | Autres strates |
| 5 \$ ou moins | 2 | 2 | 4 | 7 |
| 6 à 10 \$ | 2 | 5 | 2 | 21 |
| 11 à 15 \$ | 1 | 6 | | |
| 16 à 20 \$ | 0 | 2 | | |
| 21 à 30 \$ | 1 | 0 | | |
| Plus de 30 \$ | 0 | 13 | | |

Question 38. Ainsi, lorsque vous êtes à l'extérieur de votre logement, considérez-vous le niveau de bruit comme étant...

| Classes | Fréquences absolues | | | |
|-------------|---------------------|----------------|--------------------|----------------|
| | Avant regroupement | | Après regroupement | |
| | Strate 4 | Autres strates | Strate 4 | Autres strates |
| Très élevé | 7 | 26 | 18 | 62 |
| Élevé | 11 | 36 | 7 | 37 |
| Faible | 7 | 35 | | |
| Très faible | 0 | 2 | | |

Question 39. En considérant ce niveau de bruit, êtes-vous...[à l'extérieur du logement]

| Classes | Fréquences absolues | | | |
|--------------------------|---------------------|----------------|--------------------|----------------|
| | Avant regroupement | | Après regroupement | |
| | Strate 4 | Autres strates | Strate 4 | Autres strates |
| Très incommodé(e) | 5 | 19 | 11 | 50 |
| Assez incommodé(e) | 6 | 31 | 14 | 49 |
| Peu incommodé(e) | 5 | 31 | | |
| Pas du tout incommodé(e) | 9 | 18 | | |

Question 44. Considérez-vous que le bruit provenant de la rue Notre-Dame vous dérange ou vous empêche de pratiquer une ou plusieurs activités sur votre terrain, dans la cour, sur le balcon ou en avant de votre domicile?

| Classes | Fréquences absolues | |
|---------|---------------------|----------------|
| | Strate 4 | Autres strates |
| Oui | 7 | 15 |
| Non | 18 | 85 |

Question 50. Maintenant, considérez-vous que la pollution (les gaz d'échappement, les poussières) provenant de la rue Notre-Dame vous dérange ou vous empêche de pratiquer une ou plusieurs activités sur votre terrain, dans la cour, sur le balcon ou en avant de votre logement?

| Classes | Fréquences absolues | |
|---------|---------------------|----------------|
| | Strate 4 | Autres strates |
| Oui | 5 | 27 |
| Non | 20 | 72 |

Question 56. Maintenant, je vais vous nommer plusieurs mesures possibles pour lutter contre le bruit de la circulation routière provenant de la rue Notre-Dame. Dites-moi si vous seriez très favorable, assez favorable, peu favorable ou pas du tout favorable à chacune de ces interventions...

| Type d'intervention | Classes | Fréquences absolues | | | |
|--|-----------------|---------------------|----------------|--------------------|----------------|
| | | Avant regroupement | | Après regroupement | |
| | | Strate 4 | Autres strates | Strate 4 | Autres strates |
| A - Insonoriser les bâtisses | Très favorable | 7 | 21 | 17 | 65 |
| | Assez favorable | 10 | 44 | | |
| | Peu favorable | 3 | 11 | 6 | 31 |
| | Pas favorable | 3 | 20 | | |
| B - Limiter la vitesse | Très favorable | 11 | 26 | 21 | 61 |
| | Assez favorable | 10 | 35 | | |
| | Peu favorable | 0 | 18 | 3 | 35 |
| | Pas favorable | 3 | 17 | | |
| C - Limiter la circulation | Très favorable | 8 | 12 | 16 | 43 |
| | Assez favorable | 8 | 31 | | |
| | Peu favorable | 4 | 31 | 8 | 52 |
| | Pas favorable | 4 | 21 | | |
| D - Interdire la circulation des camions lourds à certaines heures | Très favorable | 15 | 57 | 15 | 57 |
| | Assez favorable | 6 | 19 | | |
| | Peu favorable | 0 | 9 | 9 | 37 |
| | Pas favorable | 3 | 9 | | |
| E - Élever la hauteur des buttes en terre le long de la piste cyclable | Très favorable | 7 | 43 | 17 | 68 |
| | Assez favorable | 10 | 25 | | |
| | Peu favorable | 2 | 10 | 5 | 22 |
| | Pas favorable | 3 | 12 | | |
| F - Ajouter un mur antibruit aux buttes existantes | Très favorable | 7 | 22 | 13 | 32 |
| | Assez favorable | 6 | 10 | | |
| | Peu favorable | 3 | 23 | 10 | 62 |
| | Pas favorable | 7 | 39 | | |

Question 57. Si une priorité devait être établie, préféreriez-vous des interventions pour lutter contre le bruit provenant de la rue Notre-Dame ou bien des interventions pour améliorer d'autres aspects de la vie ou de l'environnement dans le quartier?

| Classes | Fréquences absolues | |
|---|---------------------|----------------|
| | Strate 4 | Autres strates |
| Interventions contre le bruit de la rue Notre-Dame | 6 | 21 |
| Interventions sur d'autres aspects de la vie ou de l'environnement dans le quartier | 17 | 76 |

ANNEXE S

DÉROULEMENT DES ATELIERS

INTRODUCTION

- 10 mn - Présentation des intervenants, de l'assistance et du plan de l'atelier
- Présentation du projet de recherche et des objectifs

I - LA CONNAISSANCE DU MILIEU (total 50 mn)

1.1 Le bruit et son degré de nuisance

- 10 mn 1.1.1 Présentation des mesures sonores intérieures et extérieures effectuées par SNC-Lavalin en 1998

- 10 mn 1.1.2 Le degré de nuisance due au bruit selon les acteurs du milieu

- niveaux de bruit et d'inconfort
- sources du bruit
- activités perturbées à l'intérieur des logements
- activités perturbées à l'extérieur des logements
- activités perturbées dans les parcs
- synthèse

- 10 mn 1.2 La perception du milieu selon les acteurs

- qualité de vie et qualité de l'environnement : comparaison zone d'étude / quartier
- préoccupations
- niveau de satisfaction envers les espaces publics
- actions souhaitées
- préoccupations et actions souhaitées face aux impacts routiers et ferroviaires
- synthèse

- 20 mn Discussion

- 20 mn PAUSE CAFÉ

II - RECHERCHE DE SOLUTIONS AU PROBLÈME DU BRUIT ROUTIER (total 95 mn)

2.1 Les mesures de lutte contre le bruit routier

2 mn 2.1.1 La priorité d'intervention selon les acteurs du milieu

3 mn 2.1.2 Les préférences en matière de réduction du bruit routier

- aucune intervention
- l'interdiction des camions à certaines heures
- l'insonorisation des bâtiments où réside la population
- l'imposition d'une limite de vitesse
- l'élévation de la hauteur des buttes en terre
- la diminution de la densité de circulation
- l'ajout d'un mur antibruit aux buttes existantes
- autres solutions proposées

10 mn 2.1.3 Les avantages et inconvénients des diverses solutions proposées

- les considérations techniques et économiques (par SNC-Lavalin)
- les considérations sociales

10 mn Discussion

70 mn 2.2 Élaboration de scénarios d'intervention

- Recensement des éléments de solutions apportés par les invités par type de secteur
 - l'espace délimité par les parcs Morgan et Champêtre
 - les espaces résidentiels (duplex et triplex) en bordure de Notre-Dame
 - l'espace délimité par les Habitations Hochelaga (HLM de 11 étages)
 - l'espace vert avec piste cyclable
 - l'espace délimité par le parc Bellerive
 - autres sections spécifiées par les invités

CONCLUSION ET SUIVI

5 mn - Avertir l'assistance de l'envoi d'un compte-rendu (pour corrections si nécessaire)

ANNEXE T
ACÉTATES PRÉSENTÉES
LORS DES ATELIERS

PRÉOCCUPATIONS CONCERNANT LA QUALITÉ DE VIE ET LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT

Quelles sont vos principales préoccupations en ce qui concerne
la vie dans le quartier ?

| | <i>Organismes</i> | <i>Locataires</i> | <i>Propriétaires occupants</i> | <i>Propriétaires non occupants</i> |
|---|-------------------|-------------------|------------------------------------|--|
| 1. Criminalité et insécurité | X | XX | XX | XX |
| 2. Conditions socio-économiques | | X | | X |
| 3. Impacts du transport routier et ferroviaire | X | X | | |
| 4. Entretien et propreté des espaces publics | | | X | |
| 5. Déclin du secteur commercial | X | | | |
| 6. Relations avec les locataires | -- | -- | | XX |
| 7. Accessibilité, aménagement et animation des espaces publics | X | | | |
| 8. Qualité des logements | X | | | |

X = entre 10% et 20% de l'ensemble des préoccupations

XX = plus de 20 % de l'ensemble des préoccupations

-- = ne s'applique pas

PRÉOCCUPATIONS CONCERNANT LA QUALITÉ DE VIE ET LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT

| | <i>Organismes</i> | <i>Locataires</i> | <i>Propriétaires occupants</i> | <i>Propriétaires non occupants</i> |
|--|-------------------|-------------------|------------------------------------|--|
| 1. Criminalité et insécurité | 17 % | 27 % | 29 % | 22 % |
| 2. Conditions socio-économiques | 3 % | 12 % | 6 % | 15 % |
| 3. Impacts du transport routier et ferroviaire | 16 % | 12 % | 6 % | 0 % |
| 4. Entretien et propreté des espaces publics | 3 % | 8 % | 14 % | 7 % |
| 5. Déclin du secteur commercial | 14 % | 5 % | 9 % | 4 % |
| 6. Relations avec les locataires | -- | -- | 3 % | 26 % |
| 7. Vie communautaire | 5 % | 8 % | 9 % | 4 % |
| 8. Accessibilité, aménagement et animation des espaces publics | 17 % | 5 % | 3 % | 0 % |
| 9. Qualité des logements | 11 % | 5 % | 0 % | 4 % |
| 10. Tranquillité du quartier | 2 % | 5 % | 6 % | 4 % |
| 11. Accessibilité / déplacements | 0 % | 3 % | 9 % | 4 % |
| 12. Environnement (port, zonage, qualité de l'air, recyclage) | 5 % | 0 % | 6 % | 4 % |
| 13. Concertation et implication des différents intervenants | 0 % | 3 % | 0 % | 0 % |
| 14. Préservation du patrimoine architectural | 3 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| 15. Sensibilisation / éducation | 2 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| * Qualité de vie (en général) | 3 % | 3 % | 0 % | 7 % |
| * Qualité de l'environnement (en général) | 0 % | 2 % | 3 % | 0 % |

SATISFACTION ENVERS LES ESPACES PUBLICS

À propos des espaces publics compris dans le secteur, êtes-vous satisfait(e) ou insatisfait(e) de l'entretien et de la propreté, de la sécurité, du niveau de bruit et de la qualité de l'air ?

- ORGANISMES => plutôt INSATISFAITS
- RÉSIDANTS (loc.+ prop. occup.) => plutôt SATISFAITS
- parcs MORGAN et ESPACE VERT avec piste cyclable => MIEUX APPRÉCIÉS
- parcs CHAMPÊTRE et BELLERIVE => MOINS BIEN APPRÉCIÉS
- rues NOTRE-DAME et STE-CATHERINE => MOINS BIEN APPRÉCIÉES
- NIVEAU de BRUIT et QUALITÉ de l'AIR => composantes MOINS APPRÉCIÉES

ACTIONS SOUHAITÉES POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE ET LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT

Qu'est-ce qui pourrait être fait pour améliorer la vie dans le quartier ?

| | <i>Organismes</i> | <i>Locataires</i> | <i>Propriétaires occupants</i> | <i>Propriétaires non occupants</i> |
|--|-------------------|-------------------|--------------------------------|------------------------------------|
| 1. Revitalisation du secteur commercial | X | X | XX | |
| 2. Accessibilité, aménagement et animation des espaces publics | XX | X | X | |
| 3. Atténuation des impacts routiers et ferroviaires | X | X | X | |
| 4. Entretien et propreté des espaces publics | | X | | X |
| 5. Lutte contre la criminalité et l'insécurité | | | X | |
| 6. Vie communautaire | | | X | X |
| 7. Amélioration des conditions socio-économiques | | X | | X |
| 8. Revitalisation du secteur résidentiel | | X | | |
| 9. Concertation et implication des différents intervenants | X | | | |
| 10. Relations avec les locataires | -- | -- | | X |
| 11. Mise en valeur du patrimoine architectural | X | | | |

X = entre 10% et 20% de l'ensemble des actions souhaitées

XX = plus de 20 % de l'ensemble des actions souhaitées

-- = ne s'applique pas

ACTIONS SOUHAITÉES POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE ET LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT

| | <i>Organismes</i> | <i>Locataires</i> | <i>Propriétaires occupants</i> | <i>Propriétaires non occupants</i> |
|--|-------------------|-------------------|------------------------------------|--|
| 1. Revitalisation du secteur commercial | 12 % | 16 % | 29 % | 6 % |
| 2. Accessibilité, aménagement et animation des espaces publics | 27 % | 12 % | 11 % | 6 % |
| 3. Atténuation des impacts routiers et ferroviaires | 18 % | 18 % | 11 % | 0 % |
| 4. Entretien et propreté des espaces publics | 5 % | 12 % | 4 % | 17 % |
| 5. Lutte contre la criminalité et l'insécurité | 5 % | 8 % | 18 % | 6 % |
| 6. Vie communautaire | 0 % | 6 % | 11 % | 17 % |
| 7. Amélioration des conditions socio-économiques | 2 % | 12 % | 0 % | 17 % |
| 8. Revitalisation du secteur résidentiel | 7 % | 10 % | 4 % | 6 % |
| 9. Concertation et implication des différents intervenants | 11 % | 4 % | 4 % | 6 % |
| 10. Relations avec les locataires | -- | -- | 4 % | 17 % |
| 11. Sensibilisation / éducation | 0 % | 2 % | 4 % | 6 % |
| 12. Mise en valeur du patrimoine architectural | 11 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| 13. Tranquillité du quartier | 0 % | 0 % | 4 % | 0 % |
| * Amélioration de la qualité de vie (en général) | 2 % | 0 % | 0 % | 0 % |

PRÉOCCUPATIONS CONCERNANT LES IMPACTS DU TRANSPORT ROUTIER ET FERROVIAIRE

| | <i>Organismes</i> | <i>Locataires</i> | <i>Propriétaires occupants</i> | <i>Propriétaires non occupants</i> |
|---|-------------------|-------------------|--------------------------------|------------------------------------|
| Bruit de la circulation provenant de N-D et des rues perpendic. | 5 % | 5 % | 3 % | 0 % |
| Nuisances dues à la circulation sur N-D et les rues perpendic. | 7 % | 3 % | 3 % | 0 % |
| Aménagement de la rue N-D et des rues perpendic. (circulation) | 1 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| Sécurité (risques d'accidents sur N-D et aux intersections) | 1 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| Bruit provenant du transport ferroviaire | 1 % | 3 % | 0 % | 0 % |

ACTIONS SOUHAITÉES POUR ATTÉNUER LES IMPACTS DU TRANSPORT ROUTIER ET FERROVIAIRE

| | <i>Organismes</i> | <i>Locataires</i> | <i>Propriétaires occupants</i> | <i>Propriétaires non occupants</i> |
|--|-------------------|-------------------|--------------------------------|------------------------------------|
| Atténuation du bruit routier (N-D / rues perpendic.) | 3 % | 8 % | 0 % | 0 % |
| Diminution des nuisances (N-D / rues perpendic.) | 6 % | 6 % | 7 % | 0 % |
| Réaménagement N-D et rues perpendic. (circulation) | 4 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| Amélioration de la sécurité (risques d'accidents) | 1 % | 2 % | 0 % | 0 % |
| Diminution des nuisances dues à la circulation sur Ste-Catherine | 3 % | 0 % | 0 % | 0 % |
| Atténuation du bruit provenant du transport ferroviaire | 0 % | 2 % | 4 % | 0 % |

PRÉOCCUPATIONS CONCERNANT LES IMPACTS DU TRANSPORT ROUTIER ET FERROVIAIRE

- * bruit de la circulation provenant de Notre-Dame et des rues résidentielles
- * autres nuisances dues à la circulation (poussières, vibrations, etc.)
 - aménagement de Notre-Dame (pour la circulation)
 - sécurité des piétons lors de la traversée de Notre-Dame
 - bruit du transport ferroviaire

ACTIONS SOUHAITÉES POUR ATTÉNUER LES IMPACTS DU TRANSPORT ROUTIER ET FERROVIAIRE

- * atténuation du bruit de la circulation provenant de Notre-Dame
(végétation et talus)
- * diminution des autres nuisances provenant de Notre-Dame
(poussières, vibrations et esthétique)
 - réaménagement de Notre-Dame (pour la circulation)
 - amélioration de la sécurité (risques d'accidents)
 - atténuation du bruit causé par les activités ferroviaires (manoeuvres)
 - limiter la circulation et réduire la vitesse sur Ste-Catherine



SYNTHÈSE DE LA PERCEPTION DU MILIEU

- les principales préoccupations concernent la criminalité et l'insécurité, les conditions socio-économiques et les impacts du transport routier et ferroviaire
- les parcs Champêtre et Bellerive ainsi que les rues Notre-Dame et Ste-Catherine sont en général peu appréciés
- les principales actions souhaitées concernent la revitalisation commerciale, le réaménagement des espaces publics (dont la réunification des parcs Morgan et Champêtre) ainsi que l'atténuation des impacts routiers et ferroviaires
- les principales nuisances dues au transport routier (bruit, poussières et vibrations) proviennent surtout de Notre-Dame

NIVEAUX DE BRUIT ET D'INCOMMODITÉ

Considérez-vous le niveau de bruit comme étant élevé ou faible ?

En considérant ce niveau de bruit, comment êtes-vous incommodé(e) ?

À L'EXTÉRIEUR DU LOGEMENT

- près des 2/3 des répondants jugent le bruit ÉLEVÉ
- près du 1/3 des répondants se disent INCOMMODÉS

À L'INTÉRIEUR DU LOGEMENT

- près du 1/3 des répondants jugent le bruit ÉLEVÉ
et se disent INCOMMODÉS



LES NUISANCES DUES AU BRUIT (à l'INTÉRIEUR du logement)

À cause des bruits provenant de l'extérieur de votre logement, vous arrive-t-il... ?

PLUS DE 40% DES RÉPONDANTS DISENT :

- être obligés de fermer les fenêtres malgré la chaleur
- avoir de la difficulté à se détendre et à s'endormir
- être perturbés durant le sommeil

PRÈS DE 30% DES RÉPONDANTS DISENT :

- avoir de la difficulté à se concentrer et à communiquer
- être obligés de parler plus fort ou de changer de pièce
- penser à déménager

MOINS DE 15% DES RÉPONDANTS DISENT :

- passer moins de temps à domicile

SYNTHÈSE DES NUISANCES DUES AU BRUIT

- en général, le niveau de bruit à l'extérieur du logement est jugé comme étant élevé, mais peu incommodant
- en général, le niveau de bruit à l'intérieur du logement est jugé comme étant peu élevé et peu incommodant
- c'est le bruit de la circulation routière qui dérange le plus, surtout celui en provenance de Notre-Dame et des rues résidentielles
- pour plusieurs, le bruit routier oblige la fermeture des fenêtres et nuit à la détente ou au sommeil
- le bruit routier ne nuit pas vraiment aux activités extérieures (près de la résidence ou dans les parcs)

PRÉFÉRENCES EN MATIÈRE DE RÉDUCTION DE BRUIT ROUTIER

Êtes-vous favorable ou défavorable à chacune des interventions
suivantes pour limiter le bruit de la circulation routière provenant
de la rue Notre-Dame ?

| +: plutôt favorable à -: plutôt défavorable à | TYPE D'INTERVENTIONS | | | | | |
|--|---|-----------------------------|--------------------------|--|---------------------------|--|
| RÉPONDANTS | Interdire les camions à certaines heures | Insonoriser les bâtisses | Limiter la vitesse | Élever la hauteur des buttes en terre | Limiter la circulation | Ajouter un mur antibruit aux buttes |
| Locataires | + | + | + | + | - | - |
| Prop. occupants | + | + | + | + | - | - |
| Organismes-clés | + | + | + | - | + | - |
| Prop. non occup. | + | - | - | + | - | + |

SOLUTIONS CONTRE LE BRUIT CONSIDÉRATIONS SOCIALES

| SOLUTIONS | AVANTAGES | INCONVÉNIENTS |
|--|--|---|
| Encaissement de la rue N-D | <ul style="list-style-type: none"> ◆ réunification Morgan / Champêtre ◆ réduction bruit / poussières | <ul style="list-style-type: none"> ◆ effet de coupure maintenu ou accru ◆ réduction variable du bruit ◆ effet corridor (automobilistes) |
| Contrôle de la circulation Interdiction des camions (à certaines heures) Limitation de la vitesse | <ul style="list-style-type: none"> ◆ réduction du bruit ◆ réduction des vibrations (camions) | <ul style="list-style-type: none"> ◆ redistribution flux sur d'autres rues ◆ risques d'accidents accrus ◆ exigence de surveillance policière |

SOLUTIONS CONTRE LE BRUIT CONSIDÉRATIONS SOCIALES

| SOLUTIONS | AVANTAGES | INCONVÉNIENTS |
|-------------------------------------|--|--|
| Écrans antibruit | <ul style="list-style-type: none"> ◆ réduction du bruit aux étages infér. ◆ réduction du bruit dans les parcs | <ul style="list-style-type: none"> ◆ pas efficace aux étages supérieurs ◆ entretien ◆ aspect visuel ◆ aménagement paysager ◆ fermeture du champ visuel ◆ sentiment d'isolement ◆ sentiment d'insécurité |
| Buttes / Écran végétal | <ul style="list-style-type: none"> ◆ aspect visuel ◆ sentiment d'éloignement de N-D ◆ sentiment d'être dans la nature ◆ développement récréo-touristique ◆ réduction des poussières | <ul style="list-style-type: none"> ◆ pas efficace sur le plan sonore ◆ entretien ◆ espace important requis ◆ sentiment d'insécurité |
| Insonorisation des bâtiments | <ul style="list-style-type: none"> ◆ efficace pour tous les étages ◆ tranquillité accrue ◆ aucune altération du champ visuel ◆ augmentation valeur bâtiments | <ul style="list-style-type: none"> ◆ fenêtres fermées ◆ sentiment d'emprisonnement ◆ climatisation requise ◆ nombreuses ententes / dérangement ◆ frais de rénovation ◆ augmentation valeur locative |

ANNEXE U
COMPTES-RENDUS DES ATELIERS

Atelier du 18 novembre 1998
19h à 22h

Avec les résidants

Tenu au
CLSC Hochelaga-Maisonneuve
1611, avenue d'Orléans
Montréal (Québec)

Président: Jean-Pierre Gagné
Secrétaire: Pierre André

Étaient présents pour le groupe de recherche:

Jean-Luc Allard, SNC-Lavalin environnement, présentateur, données physiques
Mikaël Berthelot, présentateur, données sociales
Mélanie Doyon, accueil
Éric Fortin, enregistrement
Mélanie Gauthier, accueil

Citoyens présents:

| | |
|--------------------|-------------------|
| M. William Boissé | Mme Morissette |
| M. Jean-Guy Demers | M. Gérard Nadeau |
| Mme Desjardins | Mme Pilon |
| Mme Goussard | Mme Manon Roy |
| Mme Pascale Lagacé | M. Morin |
| Mme Lise Lebrun | M. Alain Tremblay |
| Mme Claire Lepage | M. Marc Drouin |

Observateur:

Jean Rouleau, CLSC

Note:

Messieurs Tremblay et Drouin ont remis aux organisateurs avant la réunion une liste de questions concernant l'atténuation du bruit sur le boulevard Notre-Dame. La lettre est jointe à ce compte rendu.

1. Validation des données

Messieurs Berthelot et Allard présentent un sommaire des résultats obtenus lors des enquêtes et des échantillonnages (cf. annexe S).

Les citoyens considèrent, dans l'ensemble, que cette présentation est conforme à leur milieu de vie. Diverses questions ont été posées et des commentaires ont été formulés.

- L'insonorisation et la ventilation ne vont pas nécessairement dans le sens des valeurs écologiques véhiculées actuellement, c'est-à-dire que ce sont des méthodes qui demandent une consommation importante d'énergie et qui incitent au cloisonnement des populations.
- La signalisation est inadéquate et fait en sorte que les camions se retrouvent sur des rues sans issue, faisant ainsi du bruit et des vibrations.
- Il importe beaucoup d'utiliser des méthodes qui mettront en valeur la vue sur le fleuve en plus de son accessibilité.

Notons que les commentaires des citoyens indiquent clairement qu'il existe des problèmes de signalisation dans le secteur, problèmes qui font que de gros camions empruntent des culs-de-sac. De nombreuses questions techniques ont été posées tant au niveau de la méthodologie utilisée que sur les propriétés des différents matériaux pouvant être utilisés pour le revêtement de la chaussée ou encore pour la construction des écrans sonores.

2. Présentation des options

Les avantages et désavantages des modes actuels de lutte contre le bruit sont présentés (cf. annexe S). Diverses questions et opinions ont été formulées au sujet de ces modes. En voici la liste:

- En ce qui concerne l'insonorisation, les citoyens s'interrogent. Qui paiera les frais de rénovation et surtout les frais d'entretien? Où sera fixée la limite de la zone des logements qui auront droit aux subventions pour l'insonorisation? Ce n'est pas une solution pour les activités extérieures.
- Comment la diminution de la circulation peut se traduire en terme de réduction du bruit?
- Quelle est la variabilité de l'efficacité au niveau du bruit entre les différents niveaux d'encaissement?
- Les matériaux utilisés pour les écrans sonores ont-ils un impact quant à l'efficacité?

3. Réflexions sur les scénarios d'intervention

Les participants sont maintenant invités à proposer des modes d'interventions en fonction des différentes mises en situation.

3.1 L'espace délimité par les parcs Morgan et Champêtre

Les participants semblent d'accord pour favoriser la construction d'un tunnel, afin de permettre la réunification des parcs. Celui-ci doit être suffisamment prononcé afin que le passage soit au niveau actuel des parcs. Ils considèrent également que la circulation doit être gérée (voies réservées, feux de circulation, limite de vitesse). Ne pourrait-on pas sélectionner les voies qui sont les plus éloignées des habitations pour le transport lourd? Par ailleurs, l'utilisation d'écrans antibruit est une mesure exclue par la totalité des participants. L'insonorisation des bâtisses n'est pas applicable dans cette situation.

3.2 Les espaces résidentiels (2 et 3 étages) en bordure de Notre-Dame

Le premier choix des participants est dirigé vers un encaissement du boulevard. Cet encaissement est envisagé abrupte du côté nord et en pente très faible du côté sud; de cette façon, les sons pourraient être redirigés vers le fleuve. En second lieu, on recommande de mettre une chaussée améliorée et de gérer la circulation tel que défini en 3.1. Il est également recommandé d'élargir les buttes et d'accroître le couvert végétal pour des considérations esthétiques. Bien que la végétation ne diminue en rien le bruit, elle le change et le rend donc plus tolérable. Il y a eu un débat sur l'insonorisation des bâtisses mais aucune unanimité; ça dépend du contexte. Les murs antibruit sont exclus par toute l'assistance.

3.3 L'espace délimité par les habitations Hochelaga (HLM) (un bloc multiétagé)

Après avoir discuté avec des résidents de cet immeuble sur les problèmes causés par le bruit, les participants en sont venus à recommander l'insonorisation de la bâtisse tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. On s'interroge sur la possibilité de protéger les balcons. La gestion de la circulation (cf. 3.1) avec l'accroissement du nombre de feux de circulation et leur synchronisation s'avère essentielle. On propose comme troisième choix l'encaissement du boulevard. L'utilisation d'une chaussée améliorée est une quatrième option envisagée. La construction de murs antibruit est encore ici exclue.

3.4 L'espace vert avec piste cyclable

Les participants reviennent sur la gestion de la circulation et l'utilisation d'un recouvrement améliorée. On recommande d'élargir la butte au moins à certains endroits et d'y faire passer la piste cyclable. On voit la butte comme pouvant être une fenêtre sur le fleuve. On s'interroge: n'y aurait-il pas moyen d'accroître la beauté de cet espace? L'option de l'encaissement vient après les autres. Les murs antibruit sont une fois de plus exclus et l'insonorisation ne s'applique pas dans cette mise en situation.

3.5 L'espace du parc Bellerive

Certains participants rappellent que c'est le seul accès visuel au fleuve, un lieu fréquenté lors des feux d'artifice malgré des problèmes d'accessibilité et de sécurité dus à l'isolement. On se demande pourquoi le port est si isolé du monde. Certains aimeraient voir le côté nord du boulevard Notre-Dame surélevé pour mieux profiter des feux d'artifice. La solution privilégiée est l'abaissement du niveau de Notre-Dame de quelques pieds. La construction de murs antibruit est exclue. La solution envisagée pour réduire le bruit devra, du même coup, être un moyen de mise en valeur du fleuve.

3.6 Autres espaces

Jean Rouleau aurait aimé que l'on traite également des cas d'accès au boulevard (au niveau de Pie IX) et du cas de la rue Souigny. Faute de temps, nous n'avons pu étudier que sommairement la première mise en situation. Une priorité a été accordée à la gestion de la circulation et à l'amélioration de la chaussée avec un appui pour l'insonorisation des bâtisses. L'encaissement a aussi été proposé.

AU MILIEU DE L'EXERCICE, un consensus a été atteint à l'effet qu'aucune intervention pour lutter contre le bruit ne doit contribuer à la dégradation de l'esthétique des lieux. Le fleuve doit être le centre des préoccupations et les interventions doivent contribuer à la mise en valeur de ce patrimoine.

LETTRE REMISE PAR M. ALAIN TREMBLAY ET M. MARC DROUIN

ATTÉNUATION DU BRUIT, RUE NOTRE-DAME ÉTUDE DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Montréal, novembre 1998

Questions

- 1- Y a-t-il un réel problème de bruit le long de la rue Notre-Dame, compte tenu, avec le parc linéaire, du recul des bâtiments par rapport aux voies de circulation, sachant que le bruit décroît très rapidement avec l'éloignement?
- 2- Pourquoi l'étude se limite-t-elle au bruit, à la pollution sonore, et aux dispositifs envisagés pour corriger ce seul problème? Plus que la pollution sonore, la pollution de l'air autour de la rue Notre-Dame ne serait-elle pas davantage préoccupante?
- 3- Et puisque qu'on est le long du fleuve, occulté insensément de moult façons (bâtiments portuaires industriels désaffectés, panneaux publicitaires, etc.), pourquoi la pollution visuelle ne serait-elle pas également considérée?
- 4- Il y a aussi rumeur que la rue Notre-Dame pourrait incessamment être modifiée pour une plus grande efficacité, cette rumeur parlant d'élargissement ou même d'autoroute en dépression comme au centre-ville. L'étude en cours tient-elle compte de ces éventuels changements?
- 5- Pollution sonore, pollution de l'air, pollution visuelle, modifications éventuelles de la rue Notre-Dame: comment alors ne pas envisager une étude vraiment complète du secteur, une étude à partir de l'ensemble des données qui tiendrait compte aussi et surtout d'un enjeu majeur à cet endroit de la ville: le voisinage du fleuve?

Résumons: **une grande artère d'une grande ville longe un grand fleuve.**

La vue sur le fleuve et l'accès au fleuve y sont inexistantes parce que les vestiges d'un port moribond, avec de grands bâtiments industriels désaffectés, se situent entre la grande artère et le fleuve. La grande artère, telle qu'existante, fait elle-même obstacle à l'accès au fleuve pour tous les résidents du quartier d'habitation adossé. Par ailleurs, on songerait à modifier ou même à refaire complètement la grande artère pour une meilleure fluidité de la circulation. De plus, avec la présence d'un chemin de fer en contrebas, il y aurait des problèmes de pollution sonore, de pollution de l'air, de pollution visuelle à résoudre. Compte tenu de toutes ces données, comment se limiterait-on au seul problème de bruit? Il serait par exemple insensé de construire de grandes palissades de béton qui feraient un obstacle de plus entre le quartier d'habitation et le fleuve!

Alors, au lieu de solutions partielles, qui pourraient s'avérer boiteuses, obstruantes, voire inutiles ultérieurement, pourquoi ne pas envisager d'ores et déjà une vraie solution: une grande artère et aussi un chemin de fer excellentement replanifiés, aux bons niveaux pour se dérober quelque peu à la vue du quartier limitrophe, pour faciliter des passages piétonniers, avec traitement paysager approprié pour atténuer le bruit, pour améliorer la qualité de l'air. Promenade sur la berge, aisément accessible, en continuité avec le Vieux-Port. Pour les automobilistes, pour les résidents des alentours, pour tout le monde, une vue panoramique sur le grand fleuve port disparu à Montréal depuis si longtemps. Tout ça serait possible depuis le centre-ville jusqu'au boulevard Pie-IX. Si notre grande ville saisissait l'occasion d'un pareil défi, elle ferait un pas vers la civilisation!

Alain Tremblay, résidant de la rue Jean-Langlois (dans le secteur d'étude)
Marc Drouin, résidant de la rue Beaudry (près du secteur d'étude)

**Atelier du 25 novembre 1998
19h à 22h**

Avec les organismes socio-économiques

**Tenu au
CLSC Hochelaga-Maisonneuve
1611, avenue d'Orléans
Montréal (Québec)**

**Président: Jean-Pierre Gagné
Secrétaire: Pierre André**

Étaient présents pour le groupe de recherche:

Jean-Luc Allard, SNC-Lavalin environnement, présentateur, données physiques
Mikaël Berthelot, présentateur, données sociales
Mélanie Doyon, accueil
Éric Fortin, enregistrement
Mélanie Gauthier, accueil
Jean-Pierre Thouez, observateur

Organismes présents et leur représentant:

Mme Lise Adam, Relance Jeunes et Familles
M. Jean Bergevin, Corporation de développement de l'Est (CDEST)
M. Paul Labonne, Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve
M. Normand Robert, Pavillon d'éducation communautaire (PEC)
M. Jean Rouleau, Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve
M. Daniel Vanier, Zone d'intervention prioritaire de l'Est de Montréal (ZIP)
M. François Vermette, Alerte Centre Sud (Table de concertation pour l'aménagement)

1. Validation des données

Messieurs Berthelot et Allard présentent un sommaire des résultats obtenus lors des enquêtes et échantillonnages (cf. annexe S).

Les organismes considèrent dans l'ensemble que cette présentation est conforme au milieu de vie du secteur. Diverses questions ont été posées et des commentaires ont été formulés.

Aspects physiques:

- Comment ont été choisies les maisons où les échantillons d'air et les mesures de bruit ont été effectuées?
- Sur quelle base se fonde le scénario d'augmentation du bruit?
- Vous parlez des leq 24h, qu'en est-il des variations extrêmes?
- Y aura-t-il une augmentation des vibrations avec les changements de trafic anticipés? Et leurs impacts sur les bâtiments? (Note, la question des vibrations est souvent revenue).

Aspects sociaux:

- Vous dites que les parcs Bellerive et Champêtre sont peu appréciés. Il faudrait modérer cette affirmation car ils ne sont pas accessibles. Nous ne voulons pas les perdre. Si on dit que ces parcs sont peu appréciés, pourquoi devrait-on convaincre les autorités de les rendre plus accessibles?
- Relativement aux parcs: y avait-il une question filtre pour trouver les utilisateurs?
- L'autoroute n'est peut-être pas vue comme étant une préoccupation de première importance dans le quartier car les problèmes sociaux sont d'une telle ampleur qu'ils prennent la première place.
- On affirme que l'autoroute dérange de moins en moins la population mais c'est parce que la zone limitrophe est de moins en moins habitée.
- La population affirme qu'elle ne s'empêche pas de faire des activités à cause du bruit mais ces activités sont moins agréables.

2. Présentation des options

Les avantages et désavantages des modes actuels de lutte contre le bruit sont présentés (cf. annexe S). Diverses questions et opinions ont été formulées au sujet de ces modes. En voici la liste:

- Il n'y a pas de solution parfaite. Ou s'il en est une, c'est de diminuer la circulation.
- On questionne sur la justification d'un projet qui maintiendrait la circulation en surface.

- On favorise une mise en tunnel du boulevard Notre-Dame. On estime que la situation actuelle agit beaucoup sur la santé des gens et que ce boulevard a un impact majeur sur la qualité de vie des résidents (santé psychologique, risques d'accidents et incidences économiques). Ces influences devraient être envisagées de manière globale et ainsi on pourrait voir que le tunnel est rentable socialement, environnementalement et économiquement.
- On parle de la route du port. Pourquoi ne pas utiliser une voie de service qui existe déjà dans le port?

3. Réflexions sur les scénarios d'intervention

Les participants sont maintenant invités à proposer des modes d'interventions en fonction des différentes mises en situation.

3.1 L'espace délimité par les parcs Morgan et Champêtre

Les participants favorisent unanimement une mise en tunnel, comme l'avaient manifesté les citoyens. Cette intervention répond aux préoccupations du quartier; elle permet la création d'un corridor allant du stade jusqu'au fleuve. On nous rappelle qu'il y a un projet de promontoire (belvédère), incluant des activités d'interprétation du port, de la Montérégie et de la caserne Létourneux. On nous rappelle également l'enjeu patrimonial de l'ancienne ville de Maisonneuve où on retrouve les vestiges du mouvement City Beautiful et industriel (Canadian Vickers, Sucre Lantic, Caserne Létourneux); il y a d'ailleurs actuellement une étude de faisabilité qui concerne la caserne Létourneux. En ce qui concerne le Café de l'Est, des participants soulignent qu'il ne faut pas refaire l'erreur de Longue Pointe. Certains prétendent qu'un tel projet augmenterait la rentabilité de la rue Ste-Catherine en raison d'un accroissement de la population. D'autres toutefois mettent en relief l'effet de tunnel qui serait créé par un encaissement total du boulevard Notre-Dame. Cet encaissement serait nuisible pour les commerces de la rue Ste-Catherine. On envisage un impact positif dans le secteur qui se traduirait par une augmentation à moyen et long terme du nombre de propriétaires occupants (sur 5 à 10 ans). L'option de gestion de la circulation ne leur semble pas nécessaire. Il faut mentionner que l'option de la mise en tunnel était envisagée pour toute la longueur du tracé, ce qui obligerait à considérer les volumes de circulation de matières dangereuses ou explosives. Dans un tel cas, elles pourraient être orientées vers la route de service du Port de Montréal.

3.2 Les espaces résidentiels (2 et 3 étages) en bordure de Notre-Dame

La mise en tunnel est retenue comme solution privilégiée. Cependant, on discute de la possibilité d'insonoriser et ventiler les bâtisses. On soulève le problème: qui paye? On envisage qu'il y aurait une augmentation de la valeur foncière et des bâtisses, ce qui se traduirait par une

augmentation du prix des loyers. Dans certains cas, quelle serait la logique de mettre des fenêtres sur des bâtisses insalubres? On ne pense pas que les propriétaires acceptent de payer. Cependant, plus près des bretelles de sortie du tunnel, on se rapproche des sources de bruit. Il est possible que d'autres interventions (en plus du tunnel) devront être envisagées. Mais y a-t-il un réel problème dans ces espaces?

3.3 L'espace délimité par les habitations Hochelaga (HLM) (un bloc multiétagé)

La mise en tunnel est la priorité. Si l'autorité ne retenait pas cette option, il faudrait envisager l'insonorisation de la bâtisse et des balcons.

3.4 L'espace vert avec piste cyclable

Et c'est toujours le tunnel. L'espace de la piste cyclable devrait être aménagé afin que les patineurs, marcheurs et cyclistes puissent effectivement l'utiliser. Il s'agit d'une piste qui rend les utilisateurs moroses; son usage est plutôt rébarbatif car il y a sans cesse des chaînes de trottoir. On recommande pour la réaménager de suivre les sentiers créés par les utilisateurs.

3.5 L'espace du parc Bellerive

Manque de temps, sujet non abordé.

3.6 Autres espaces

Manque de temps, sujet non abordé.

Il y a consensus au sein du groupe à l'effet que l'option privilégiée est la mise en tunnel de la rue Notre-Dame. On constate également la diversité des projets entourant les parcs Morgan et Champêtre.

**Atelier du 2 décembre
13h30 à 16h30**

Avec les organismes publics et parapublics

**Tenu au
CLSC Hochelaga-Maisonneuve
1620, avenue de LaSalle
Montréal (Québec)**

**Président: Pierre André
Secrétaire: Mélanie Gauthier**

Étaient présents pour le groupe de recherche:

Jean-Luc Allard, SNC-Lavalin environnement, présentateur, données physiques
Mikaël Berthelot, présentateur, données sociales
Mélanie Doyon, accueil
Éric Fortin, enregistrement

Organismes présents et leur représentant:

M. Gilles Beauchamp, CLSC Hochelaga-Maisonneuve
Mme Marianne Cloutier, urbanisme, Ville de Montréal
M. Richard Gascon, Centre de soins prolongés
M. David Guénette, Ville de Montréal
Mme Caroline Savard, Tandem Montréal

1. Validation des données

Messieurs Berthelot et Allard présentent un sommaire des résultats obtenus lors des enquêtes et échantillonnages (cf. annexe S).

Les participants considèrent que les présentations correspondent à l'image qu'ils ont de ce secteur. Diverses questions et commentaires sont soulevés:

- Un participant est étonné par le fait que la rue Notre-Dame ne soit pas perçue comme un si gros problème. Avez-vous fait une distinction entre les résidents près de Notre-Dame et ceux près de Ste-Catherine?
- On suggère de prendre en compte le taux de vacance des logements qui pourrait être un bon indicateur de la qualité de vie.
- Est-ce que les gens qui habitent les zones extérieures trop bruyantes ont trouvé des espaces alternatifs?
- On suggère également de prendre en compte l'usage et l'aménagement des espaces privés et publics près des résidences (cours arrière, ruelles, balcons...).
- Les gens choisissent le moindre mal; au lieu de rester à l'intérieur, ils acceptent le bruit.
- On soulève les problèmes d'accessibilité des parcs Morgan et Champêtre. Leur réunification est souhaitée.
- Il y aura des choix à faire dans l'utilisation de l'espace par rapport aux bruits environnementaux.
- Y a-t-il beaucoup de déménagements dans ce secteur? Est-ce que les gens sortent du quartier? Quelle est la mobilité inter et intra-quartier?
- Il y a aussi d'importants problèmes de bruit à la gare de triage dus au grincement des roues avec les rails près du centre de soins prolongés.

2. Présentation des options

Les avantages et désavantages des modes actuels de lutte contre le bruit sont présentés (cf. annexe S). Aucune question ou commentaire n'ont été formulés.

3. Réflexions sur les scénarios d'intervention

Les participants sont maintenant invités à proposer des modes d'interventions en fonction des différentes mises en situation.

3.1 L'espace délimité par les parcs Morgan et Champêtre

Les participants privilégient un tunnel pour Notre-Dame, qui permettrait de réunifier les deux parcs, rendant, sans coûts excessifs, le parc Champêtre plus utilisé et avec un potentiel de développement accru. Il s'agira alors d'un nouvel espace valorisé et on pourrait imaginer un jour en arriver à un nouvel accès au fleuve. L'option de l'écran antibruit est rejetée car il accroîtrait l'effet de coupure et on se priverait d'un potentiel de développement. Un participant note que l'on pourrait élargir le parc Morgan.

3.2 Les espaces résidentiels (2 et 3 étages) en bordure de Notre-Dame

La gestion de la circulation va de soi: feux synchronisés et en nombre accrus, vitesse limitée, voies réservées. On pourrait fermer la nuit la rue Notre-Dame à certains véhicules ou encore utiliser la route du port. On pourrait aussi obliger les camions à utiliser la voie la plus éloignée. On privilégie l'insonorisation des bâtisses parce que ça fonctionne toujours. Cependant, ça n'améliore pas la situation des espaces extérieurs; à cet égard, on note que la majorité des résidents sont des locataires captifs de la ville. Des écrans sonores pourraient être utilisés pour protéger de petits espaces extérieurs, mais on doit y combiner un accroissement du couvert végétal (écran végétal). Un participant rappelle que les gens n'aiment pas l'option insonorisation.

3.3 L'espace délimité par les habitations Hochelaga (HLM) (un bloc multiétagé)

Les participants croient que l'insonorisation est la seule option valable, tout en imposant la gestion de la circulation. On rappelle également la nécessité esthétique du couvert végétal.

3.4 L'espace vert avec piste cyclable

Si la gestion de la circulation ne permet pas d'atteindre les niveaux désirés, une option supplémentaire serait de générer des bruits agréables pour camoufler les bruits existants, par exemple une fontaine à certaines intersections. Il faut trouver une façon de compenser le fait qu'il y ait une autoroute au bord du fleuve. Les participants proposent un accroissement du couvert végétal et la construction d'un mur antibruit (bien qu'il soit coûteux, qu'il bloque la vue et que les nombreuses ouvertures le rendent peu efficace). Il faut penser à des interventions permanentes, à des aménagements pouvant compenser les effets négatifs de la rue Notre-Dame pour tout le quartier; c'est un investissement à long terme qui aura une influence au niveau régional. L'encaissement sur un seul côté de la rue Notre-Dame serait une très bonne option. On discute de la perception de la sécurité sur la piste cyclable. Les avis sont partagés sur l'éclairage de la piste; ça pourrait créer un faux sentiment de sécurité.

3.5 L'espace du parc Bellerive

On privilégie toujours la gestion de la circulation, ainsi que l'encaissement ou la construction d'une passerelle; il faudrait cependant évaluer la valeur du parc.

3.6 Autres espaces

À la suggestion du président et avec l'appui des participants, ces derniers ont donné leur opinion sur les interventions en bordure de centres communautaires et de soins de santé (garderies, écoles, centres de soins...). Ils considèrent que ces institutions devraient recevoir la même protection que celle accordée aux logements multiétagés, soit l'insonorisation avec ventilation.

On constate que ce groupe de participants a insisté pour que la gestion de la circulation soit la priorité. On note également l'importance accordée à l'aspect visuel.