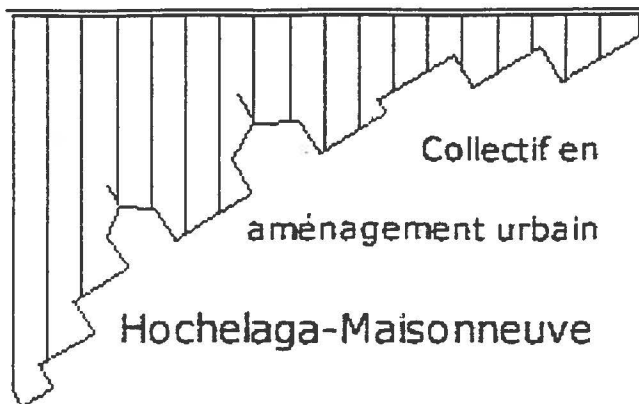


AUDIENCES PUBLIQUES LOCALES



RAPPORT FINAL

Réalisé par le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUN 2000

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier tous ceux et celles qui ont participé à cette démarche de consultation locale. Que ce soit par le dépôt d'un mémoire, par une présentation verbale ou encore en répondant au questionnaire que nous avons distribué, soyez assurés que votre contribution à la démarche est appréciée. Nous espérons avoir bien saisi vos préoccupations et nous espérons surtout que vous vous reconnaissez dans les recommandations que nous vous livrons dans ce rapport.

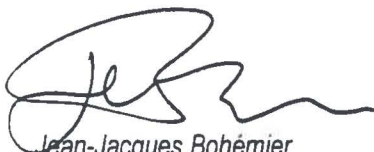
Nous tenons aussi à remercier particulièrement les membres du conseil des commissaires qui se sont si généreusement prêtés à cet exercice de consultation locale.

Nous remercions monsieur Gérald Larose qui a par sa participation à titre d'animateur modérateur lors des audiences publiques, contribué au succès de celles-ci. Merci aussi à madame Hélène Fleury pour le relais qu'elle a pris de notre animateur modérateur la deuxième journée des audiences.

Nous remercions également les partenaires du Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve pour leur participation soutenue à cette démarche qui s'est amorcée il y a plus de quinze mois.

Nous tenons à souligner la collaboration très étroite que le CLSC Hochelaga-Maisonneuve a apportée par l'affectation de personnel à cette démarche et nous soulignons la contribution particulière de la CDEST et de PRO EST pour leur participation aux efforts de communication que la démarche a requis.

Nous remercions aussi tous ceux et celles que nous n'avons pas mentionnés nommément et qui ont fait de cette démarche de consultation locale un succès.



Jean-Jacques Bohémier
directeur de projet



Geneviève Hervieux, M.Ps.
organisatrice communautaire

Table des matières

Remerciements

PARTIE I : Description de l'intervention

INTRODUCTION.....	3
MISE EN CONTEXTE DE L'INTERVENTION.....	5
Genèse du projet de « réaménagement de la rue Notre-Dame ».....	5
Naissance du Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve.....	8
DESCRIPTION DE LA DÉMARCHE.....	12
La préparation et la planification.....	12
Le 14 septembre.....	12
Le 28 octobre.....	12
Le 19 novembre.....	14
Les moyens d'information pour joindre les citoyens.....	16
Le 30 novembre et le 1 ^{er} décembre.....	16
Le 15 décembre.....	17
Le 18 et le 21 janvier.....	17
Le 2 et le 8 février.....	19
Suite du mois de février.....	21
Le 14 mars.....	21
Le 22 mars.....	22
Le 29 mars.....	23
Le 4 avril.....	23
Suite du mois d'avril.....	24
La mobilisation du milieu : la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve.....	25
La mobilisation des résidents des rues Ville-Marie et Vimont.....	26
La cueillette des données auprès du milieu : audiences publiques locales.....	26
4, 5 et 6 mai.....	26
La participation.....	27
L'absence du Port de Montréal.....	28
L'analyse des résultats.....	28
La préparation des recommandations des commissaires.....	29
Le retour de l'information au milieu : dépôt du rapport.....	30
CONCLUSION.....	30

PARTIE II : Actes des audiences publiques

PRÉSENTATION DES RÉSULTATS DE LA CUEILLETTE DE DONNÉES.....	3
L'ENVIRONNEMENT.....	4
La pollution en général.....	5
Le bruit.....	6
La qualité de l'air et l'émission des gaz.....	7
La poussière.....	9

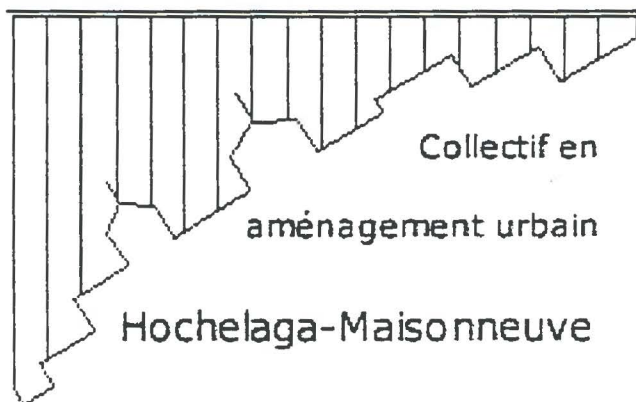
La santé publique.....	10
Les autres impacts généraux.....	12
Les vibrations.....	13
L'enclavement du quartier.....	14
La circulation des personnes et des marchandise et le développement du transport en commun.....	15
La circulation.....	16
Les volumes de circulation.....	16
La fluidité de la circulation.....	17
La circulation des marchandises.....	18
Le lien entre le quartier et le centre-ville et la circulation de transit.....	20
La sécurité et le transports de matières dangereuses.....	21
L'accès au quartier : commerces et tourisme.....	23
La signalisation.....	24
Le port de Montréal.....	25
Le développement du transport en commun.....	26
Les aménagements urbains et la revitalisation du quartier.....	29
L'aménagement des parcs et des espaces verts.....	30
La piste cyclable et les équipements sportifs.....	32
Le tourisme et les activités récréatives.....	33
Le patrimoine historique et culturel.....	33
L'accès au fleuve et la mise en valeur du port.....	34
Les maisons du quartier.....	35
L'image du quartier et la qualité de vie.....	35
CONCLUSION.....	36

PARTIE III : Recommandations des commissaires

LA COMPOSITION DU CONSEIL DES COMMISSAIRES.....	3
LA QUALITÉ DE VIE UN CHOIX INCONTOURNABLE.....	4
Un statu quo inacceptable.....	4
La nécessité de la tenue d'audiences publiques par le BAPE.....	4
Mandat du conseil des commissaires.....	6
Un contentieux de trente ans entre le quartier et le M.T.Q.....	6
La blessure.....	7
La réparation par un projet exemplaire.....	7
La réparation par la création d'un fonds de réinvestissement local.....	8
NOTRE RECOMMANDATION EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT.....	10
La pollution sonore.....	10
La reconstruction de liens entre la partie sud de Notre-Dame et le reste du quartier... 11	
L'amélioration de la desserte routière du port.....	11
Les liens entre le quartier et cette nouvelle voie rapide.....	12
Le dérangement important pendant la période de chantier.....	13
Les aménagements complémentaires.....	13
La piste cyclable.....	13
La mise en valeur de bâtiments patrimoniaux.....	13
La réunification du parc Morgan et Champêtre.....	13
UN GESTION DE CETTE NOUVELLE INFRASTRUCTURE RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT.....	14

Liste des annexes

1. Liste des acronymes utilisés
2. Liste des partenaires du CAUHM
3. Communiqués de presse
4. Rapport des journées portes ouvertes
5. Correspondance
6. Outils de cueillette de données
7. Bulletins d'information
8. Annonce des audiences publiques locales
9. État de la participation des audiences publiques locales
10. Correspondance reçue après les audiences publiques



PARTIE I

DESCRIPTION DE L'INTERVENTION

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUN 2000

INTRODUCTION	3
MISE EN CONTEXTE DE L'INTERVENTION.....	5
GENÈSE DU PROJET DE « RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME »	5
NAISSANCE DU COLLECTIF EN AMÉNAGEMENT URBAIN HOCHELAGA-MAISONNEUVE	8
DESCRIPTION DE LA DÉMARCHE.....	12
LA PRÉPARATION ET LA PLANIFICATION.....	12
Le 14 septembre	12
Le 28 octobre.....	12
Le 19 novembre	14
LES MOYENS D'INFORMATION POUR REJOINDRE LES CITOYENS.....	16
Le 30 novembre et le 1 ^{er} décembre	16
Le 15 décembre	17
Le 18 et le 21 janvier.....	17
Le 2 et le 8 février	19
Suite du mois de février	21
Le 14 mars	21
Le 22 mars	22
Le 29 mars	23
Le 4 avril	23
Suite du mois d'avril.....	24
La mobilisation du milieu émanant de la Table d'aménagement du quartier Hochelaga- Maisonneuve.....	25
La mobilisation des résidents des rues Ville-Marie et Vimont à l'extrémité est du quartier.	26
LA CUEILLETTE DES DONNÉES AUPRÈS DU MILIEU : AUDIENCES PUBLIQUES LOCALES	26
4, 5 et 6 mai.....	26
La participation.....	27
L'absence du Port de Montréal	28
L'ANALYSE DES RÉSULTATS	28
LA PRÉPARATION DES RECOMMANDATIONS DES COMMISSAIRES	29
LE RETOUR DE L'INFORMATION AU MILIEU : DÉPÔT DU RAPPORT	30
CONCLUSION.....	30

Introduction

Le présent rapport rend compte de l'ensemble de la démarche de consultation publique organisée par le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve¹. La réalisation de cette démarche de consultation découle du mandat confié au CAUHM par ses partenaires² du milieu. C'est au nom de cette crédibilité reconnue par le milieu lui-même que nous avons accepté le mandat suivant, le 1^{er} septembre 1999. Il a été demandé par les partenaires que le CAUHM assume les responsabilités suivantes :

- coordonner pour le milieu les rapports avec les représentants du ministère des Transports du Québec³ dans le dossier du réaménagement de la rue Notre-Dame ;
- prendre les moyens pour informer la population du quartier sur les intentions du MTQ relativement au projet⁴ dans le but de lui permettre de se positionner face à ce projet ;
- développer une position et une argumentation reflétant le consensus du milieu sur la question du réaménagement de la rue Notre-Dame, après consultation de la population et des organisations du quartier.

Devant ces demandes le CAUHM s'est doté de divers outils et de stratégies d'intervention multiples pour mener à bien son mandat. La principale cible d'action du CAUHM a été l'élaboration de la démarche de consultation publique afin de connaître la position du milieu Hochelaga-Maisonneuve sur le réaménagement de la rue Notre-Dame par le biais d'une enquête feed-back.

La démarche d'enquête feed-back vise essentiellement la création de réseaux de communication satisfaisants pour les différents acteurs d'un milieu. Nous croyons que ces réseaux de

1 Pour faciliter la lecture du texte nous utiliserons ci-après pour désigner le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve, l'acronyme CAUHM. Vous retrouverez à l'annexe 1, la liste des acronymes utilisés dans ce rapport.

2 Vous retrouverez à l'annexe 2 la liste complète des partenaires du milieu.

3 Nous utiliserons ci-après l'acronyme M.T.Q. pour désigner le ministère des Transports du Québec.

4 Afin de vous informer des intentions du MTQ sur le projet MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME, nous vous invitons à consulter les documents du MTQ remis au printemps 1999. Ces documents informent sur le projet de boulevard urbain à 6 voies et sont disponibles pour consultation au bureau du CAUHM.

communications que nous avons voulu créer, tant par l'exercice de consultation publique que par les outils développés pour solliciter la participation de la population ou simplement l'informer des actions à venir, véhiculeront de part et d'autre l'information nécessaire à l'appropriation et la prise en charge de son avenir par le milieu, à la compréhension des diverses problématiques engendrées par le réaménagement de la rue Notre-Dame et surtout à la mise en relief par le milieu lui-même des pistes d'actions souhaitées.

Ces éléments, considérés essentiels pour favoriser la concertation et la mobilisation, peuvent alors induire un changement durable et favorable dans un milieu. Hochelaga-Maisonneuve a maintes fois été le théâtre de mobilisations populaires et a parfois pu obtenir des impacts ou résultats souhaitables pour sa population. Nous croyons que la présente démarche de consultation publique qui a vu son point culminant avec la tenue des audiences publiques locales, n'est en fait que le début d'une action populaire concertée vers la recherche et l'atteinte d'objectifs structurants et positifs à l'égard du réaménagement de la rue Notre-Dame dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve, et que cette fois, les changements majeurs envisagées pour la rue Notre-Dame soient en lien avec la volonté des gens qui y vivent.

L'intégralité de ce rapport sera présentée dans trois documents distincts. Le premier document intitulé PARTIE I : DESCRIPTION DE L'INTERVENTION traite de la description de la démarche d'intervention depuis l'automne dernier. Le second document intitulé : PARTIE II : ACTES DES AUDIENCES contient la présentation des principaux résultats de la cueillette d'information auprès de la population du quartier Hochelaga-Maisonneuve, des groupes ou des organisations qui ont utilisé l'une ou l'autre des méthodes mises à leur disposition. Enfin le troisième document intitulé PARTIE III : RECOMMANDATIONS DES COMMISSAIRES « LA QUALITÉ DE VIE UN CHOIX INCONTOURNABLE ».

Vous retrouverez également , pour compléter la compréhension des résultats, tous les documents pertinents relatifs au processus de consultation publique et une copie des mémoires⁵ déposés lors des audiences publiques locales.

⁵ Les mémoires peuvent être consultés dans le document accompagnant ce rapport, qui s'intitule MÉMOIRES DES AUDIENCES PUBLIQUES LOCALES.

Mise en contexte de l'intervention

Genèse du projet de « réaménagement de la rue Notre-Dame »

Le projet a changé maintes fois d'appellation, passant vers les années 1910 de « autoroute est-ouest » à « autoroute Ville-Marie » en 1970. Il demeure un sujet d'actualité et il a suscité de nombreuses controverses depuis ce temps. Encore aujourd'hui, en l'an 2000, et peu importe le nom qu'on donne à ce projet d'autoroute, il persiste une crainte auprès de la population d'Hochelaga-Maisonneuve, une menace et un sentiment de défaite.

En effet, l'autoroute a, sur son passage d'ouest en est, délogé de nombreux locataires en 1966 (850 dans l'ouest) et à nouveau en 1970 (1200 dans l'est). L'idée de consulter la population sur le sujet n'était pas à l'agenda du gouvernement et les revendications, vigoureuses à cette époque, n'empêchèrent pas le gouvernement en place de procéder à la construction de l'autoroute Ville-Marie, laissant un goût amer aux gens des quartiers délogés et surtout une cicatrice énorme au cœur de quartiers résidentiels tel Hochelaga-Maisonneuve. Il n'y a qu'un pas à franchir dans l'esprit des gens, entre des processus de consultation inexistantes et les décisions gouvernementales causant des conséquences néfastes sur leur environnement immédiat et leur qualité de vie. Quartier enclavé, augmentation de la pollution sonore, augmentation des incidents routiers, bref, on attribue de nombreux impacts négatifs à cette route qui se voulait pourtant un projet appelant le développement économique de Montréal.

Depuis 1978, les gouvernements ont tenté une planification de ce type de projet, plus respectueuse des réalités environnementales, en axant le développement du transport autour du transport en commun. Par ailleurs, dès 1979 un projet de transformation du boulevard Ville-Marie en boulevard urbain à 6 voies sera sur les tables de travail du ministère des Transports et depuis, il soulève des inquiétudes. C'est donc ainsi que certains citoyens, préoccupés par l'aménagement de leur quartier, se sont mobilisés et ont participé activement lors d'audiences publiques locales en 1983 afin de faire valoir leur point de vue et de faire entendre leurs voix à l'unisson. À la suite de ce processus de consultations populaires, plusieurs recommandations furent acheminées aux

instances décisionnelles sur ce projet. Naquit également à cette époque le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve comme organisme permanent chargé d'informer et de consulter la population sur tout projet d'aménagement majeur du quartier.

Puis en 1999, le ministère des Transports remet sur la liste de ses projets de développement du réseau routier montréalais, la modernisation de la rue Notre-Dame. Ce projet, sous un nom nouveau et sous une forme différente et fort améliorée, ramène le concept de boulevard urbain élaboré à partir des années 1979.

Tableau 1 : HISTORIQUE SOMMAIRE DE L'AUTOROUTE EST-OUEST

ANNÉES	ÉVÉNEMENTS MAJEURS
1910	➤ Le Conseil de Ville de Montréal évoque pour la 1^{re} fois la construction d'une autoroute qui traversait la ville d'est en ouest près du fleuve. ➤ Ce projet est défait au Conseil municipal.
1925	➤ Un urbaniste de la Ville de Montréal projette un plan d'autoroute est-ouest le long du fleuve.
1944	➤ Le projet d'autoroute est proposé officiellement par la Ville de Montréal.
1948	➤ Le Service d'urbanisme de la Ville de Montréal présente son projet « Autostrade est-ouest » dont le tracé d'autoroute surélevé longe la voie maritime par souci de meilleure circulation et considéré comme un impact économique important pour la Ville de Montréal.
1952	➤ Le Bureau d'aménagement présente son plan : autoroute à 4 voies de 10 milles le long du fleuve.
1960	➤ Projet d'autoroute déposé suite à 2 années d'études présenté comme un tronçon de la Transcanadienne, évalué à 130 millions \$.
1964	➤ Entente entre le MTQ et la Ville de Montréal sur le tracé officiel entre la rue Papineau et le tunnel L.-H. Lafontaine. ➤ Les terrains de Westmount-en-bas devant servir à la construction du tronçon (4,5 milles) de la Transcanadienne sont homologués pour 5 ans par la Ville de Montréal.
1966	➤ Démolition de 850 logements dans l'ouest pour le passage de l'autoroute.
1967	➤ 250 familles de Westmount-en-bas intentent une action légale pour recevoir des sommes compensatoires en lien à leur déplacement.
1970-1971	➤ Annonce de la construction de l'autoroute est-ouest : 3 tracés évoqués, rue Notre-Dame, Rouen ou Lafontaine. ➤ Nouvelle appellation du projet : autoroute Ville-Maire ➤ La Ville de Montréal est contre le projet; elle préconise le développement du transport en commun; intenses négociations et accord de subventions pour le prolongement du métro; la Ville donne ensuite son aval son projet. ➤ La population s'insurge devant le peu de consultation et les revendications amènent la tenue d'audiences publiques (33 mémoires sont contre le projet, 2 mémoires sont pour le projet) mais les conclusions ne sont pas retenues par le gouvernement en place. ➤ Expropriation et démolition de logements (1200 dans Maisonneuve) sur une bande de 250 pieds par 9 milles de long près de la rue Notre-Dame.
1972	➤ Construction de l'autoroute : inauguration en novembre de la section de l'échangeur Turcot à la rue Guy.

Tableau 1(suite) : HISTORIQUE SOMMAIRE DE L'AUTOROUTE EST-OUEST

ANNÉES	ÉVÉNEMENTS MAJEURS
1973	⇒ Le locataires de Westmount-en-bas gagnent leur cause en justice et le gouvernement devra les dédommager.
1974	⇒ Mai : le tronçon Guy-Sanguinet est ouvert à la circulation.
1975	⇒ 20 février : fin des travaux . L'autoroute Ville-Marie se termine à la rue Sanguinet.
1976	⇒ Le nouveau gouvernement suspend tout projet de prolongement d'autoroute.
1977	⇒ Le ministre des Transports, monsieur Lessard, annonce l'intention du gouvernement de favoriser le développement du transports en commun et freine la construction d'autoroute en milieu urbain.
1978	⇒ Le ministre d'État à l'Aménagement, monsieur Léonard réitère la volonté du gouvernement du consolider le tissu urbain et de travailler à l'amélioration de la qualité de vie sur l'Île de Montréal ce qui demande comme priorité le développement du transport en commun.
1979	⇒ Février : le ministre Lessard annonce le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame en boulevard à 6 voies avec terre-plein large au centre. ⇒ Mai : la Ville de Montréal est d'accord pour aménager une piste cyclable le long de ce boulevard. ⇒ 31 mai : le Conseil des Ministres décide officiellement de construire un « boulevard de type urbain » sur la rue Notre-Dame. On vise les objectifs suivants : améliorer les services de trafic lourd, respecter l'environnement des quartiers avoisinant et diminuer les coûts de construction par rapport à une autoroute. ⇒ La Ville de Montréal formule une requête qui est d'augmenter l'emprise de la route de 25 à 50 pieds, ce qui inquiète les artisans du projet de Coopérative d'habitation Dézéry.
1980	⇒ Début des travaux au niveau des rues St-André et Amherst et intervention sur le carré Viger.
1983	⇒ Le ministre des Transports, monsieur Clair, en collaboration avec la Ville de Montréal, annonce un nouveau Plan de développement du boulevard Ville-Marie en boulevard urbain et comprenant aussi : un développement routier, de la construction domiciliaire, commerciale et industrielle, une voie de service, aménagements importants d'espaces verts, talus anti-bruit et piste cyclable. ⇒ Naissance du COLLECTIF EN AMÉNAGEMENT URBAIN HOCHELAGA-MAISONNEUVE qui structure une consultation auprès de la population touchée par ce projet.
1999	⇒ Présentation du projet « modernisation de la rue Notre-Dame » par le MTQ (thématique de réunification des parcs Champêtre et Morgan)après 16 ans de silence.

Naissance du Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve

Les expropriations réalisées dans les années 1970 pour le passage de l'autoroute Ville-Marie (achevé 1975) ayant laissé inoccupée depuis lors une bande de terrain aux abords de la rue Notre-Dame, ont été matière à réflexion pour certains organismes du quartier Hochelaga-Maisonneuve. Soucieux de l'utilisation potentielle de ces terrains laissés vacants, certains organismes se regroupèrent donnant naissance, en 1983, au Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve qui se veut alors un regroupement d'acteurs intéressés à l'avenir du quartier et à son aménagement.

Créé à peine quelques semaines avant l'annonce d'un projet d'envergure du ministère des Transports, soit un boulevard urbain sur l'emprise de la rue Notre-Dame, ce nouvel organisme manifeste son intérêt immédiat à intervenir dans le projet. La mobilisation du quartier qui s'ensuit démontre bien à quel point le sujet est sensible pour la population. Une grande campagne d'information expliquant le projet du ministère, et exposant des données du quartier et un historique sur l'autoroute est-ouest, a été orchestrée durant la période estivale par le Collectif et a alimenté la réflexion pour une prise de position des gens du quartier.

Mise sur pied par le CAUHM, la Commission de Consultation populaire a tenu un colloque à l'automne 1983. Cette Commission, chargée de rendre compte des consensus dégagés et de faire connaître le point de vue de la population sur le projet du ministère des Transports, a abordé diverses thématiques entourant le projet, qui semblaient importantes aux yeux des résidents. Des thématiques telles que la qualité de vie, l'habitation, le tracé du projet et la circulation, les aménagements ainsi que le processus de consultation lui-même ont été traitées dans le rapport de la Commission⁶.

Les recommandations de la Commission ont mené également à la pérennité du CAUHM comme organisme désigné afin d'assurer une vigie sur tous les enjeux d'aménagements majeurs

⁶ Ce rapport peut être consulté sur le site web du CAUHM, il est également possible de le consulter en se présentant au local du CAUHM.

susceptibles d'affecter le quartier. Aussi, le CAUHM a pour mission d'assurer un suivi constant sur le projet de boulevard urbain, mission qu'il assurera d'ailleurs en réalisant maintes démarches auprès des instances gouvernementales et municipales afin de voir appliquer les recommandations issues du rapport de 1983.

Cette tradition de consultation est demeurée à la base de toutes les activités du CAUHM qui a continué sur sa lancée depuis sa création et s'est à nouveau impliqué sur le projet de boulevard urbain en juin 1985 et janvier 1989 par le dépôt de divers rapports d'activités évoquant les bilans des réflexions et consensus du milieu sur l'épineuse question du réaménagement de la rue Notre-Dame.

La relance du dossier par le ministère des Transports du Québec en mars 1999 représente une nouvelle tentative, dans un nouveau contexte et avec des acteurs différents. Le CAUHM a, une fois encore, été sollicité par le ministère des Transports pour servir d'interlocuteur privilégié entre l'imposante structure gouvernementale et la population du quartier. Ce dossier est important car il contribuera à consolider les acquis en terme de revitalisation urbaine et le CAUHM s'y implique de près tel que convenu dans sa mission et ses orientations.

**Tableau 2 : DESCRIPTION DES ACTIONS DU CAUMH LIÉES
AU PROJET DE LA RUE NOTRE-DAME**

DATES	ACTIVITÉS	IMPACTS – OBJECTIFS
JANVIER ET FÉVRIER 1983	Création du COLLECTIF SUR L'AMÉNAGEMENT URBAIN D'HOCHELAGA-MAISONNEUVE (CAUHM) constitué des représentants des organismes (Atelier d'histoire, Association de locataires, CLSC, le Service à l'Habitation, le Regroupement des 7 paroisses et le YMCA) intéressés à l'avenir du quartier et à son aménagement.	Questionnement sur les terrains laissés vacants le long de la rue Notre-Dame. Souhait d'organisation d'un colloque pour discuter de l'avenir du quartier.
7 MARS 1983	Annonce du projet : Plan de développement du boulevard Ville-Marie par le ministre des Transports, monsieur Michel Clair, en collaboration avec la Ville de Montréal.	Intérêt immédiat du CAUHM pour collaborer au projet.
19 AOÛT 1983	Présentation du projet du MTQ et de la Ville de Montréal.	Mobilisation du quartier et du CAUHM.

**Tableau 2 (suite): DESCRIPTION DES ACTIONS DU CAUMH LIÉES
AU PROJET DE LA RUE NOTRE-DAME**

DATES	ACTIVITÉS	IMPACTS - OBJECTIFS
AOÛT ET SEPTEMBRE 1983	Conception et diffusion d'un document de travail : historique du dossier de l'autoroute est-ouest, données générales du quartier, exposé du projet du MTQ.	Sollicitation de la participation au Colloque du 29 octobre 1983.
29 OCTOBRE 1983	Tenue du colloque : journée consultation par la Commission populaire de 1983 sous la forme d'ateliers de travail abordés selon des thématiques précises : ➤ Qualité de vie ; ➤ Habitation ; ➤ Tracé du projet et circulation ; ➤ Aménagements ; ➤ Consultation.	Diffusion du point de vue de la population sur le projet du MTQ.
DECEMBRE 1983	Dépôt du rapport de la Commission de Consultation Populaire sur l'aménagement du boulevard Ville-Marie.	Projet d'aménagement retardé. Recommandation de pérennité du CAUHM à titre de vigie sur les enjeux d'aménagements du quartier.
MARS 1984	Suites des démarches du CAUHM auprès des instances gouvernementales et municipales pour faire appliquer les diverses recommandations du rapport de 1983.	Collaboration laborieuses avec les instances municipales.
JUIN 1985	Dépôt du rapport issu de l'assemblée publique du CAUHM sur l'aménagement urbain du boulevard Ville-Marie selon des thématiques abordées en atelier de travail : ➤ Habitation ; ➤ Circulation et voie d'accès ; ➤ Environnement et espaces verts.	Poursuites des démarches auprès de la Ville de Montréal sur le plan d'aménagement des terrains résiduels, de la construction de logements sociaux.
JANVIER 1989	Production d'un document « bilan des réflexions et positions du CAUHM » sur les suites du projet de boulevard urbain portant sur : ➤ Circulation lourde ; ➤ Voies d'accès ; ➤ Parcs Morgan et Champêtre.	Poursuites des revendications auprès des autorités concernées afin de maximiser l'utilisation de la rue Notre-Dame sans pénaliser les résidents du quartier. Évocation du souhait d'être consulté sur tout aménagement à l'égard du quartier.

Ce n'est donc pas un hasard si le ministère des Transports qui a annoncé ses intentions de procéder à la transformation de la rue Notre-Dame en boulevard urbain en 1999, s'est adressé au CAUHM. Fort de sa longue tradition de consultation auprès du milieu, le CAUHM travaille depuis à faire connaître le projet. De concert avec ses partenaires, le CAUHM a tenu plusieurs assemblées afin d'élaborer une démarche de consultation qui soit représentative et réponde aux besoins de la population.

De ces rencontres a émergé une stratégie de consultation, un plan de travail et un consensus sur la nécessité évidente de réaménager la rue Notre-Dame. Ce réaménagement aura un impact important sur la qualité de vie des résidents et le développement socio-économique du quartier. En ce sens, il appert que la participation directe des gens du quartier puisse servir de source d'influence et formuler des pistes de solution aux décideurs du projet, car ils sont les premiers à être interpellés par les impacts et retombées de ce projet.

Hochelaga-Maisonneuve peut faire état du plus haut niveau de mobilisation populaire dans toute l'Île de Montréal. De multiples organismes communautaires s'attellent à différents niveaux à agir concrètement et à freiner la montée de problématiques et aussi à rehausser l'image du quartier et lui redonner une nouvelle vitalité. Le CAUHM peut donc compter sur ses partenaires, sur une solidarité du milieu et sur l'entraide généralement présente pour pouvoir mener à bien son mandat de consultation.

Description de la démarche

La préparation et la planification

Le 14 septembre

L'étape de la planification nécessite deux phases distinctes : l'une où le mandat est confié et précisé par un ensemble de décisions prises en collaboration avec l'assemblée des partenaires afin de prévoir le déroulement de la cueillette d'information et de la participation de la population et l'autre où l'on établit un échéancier de travail. C'est ainsi que, suite à l'acceptation du mandat par le conseil d'administration du CAUHM le 14 septembre 1999, nous avons préparé et émis le 20 octobre 1999 un premier communiqué de presse⁷ évoquant le travail du CAUHM sur le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame, les principes qui sous-tendent l'action du CAUHM et la nature des relations de collaboration avec le M.T.Q.

Le 28 octobre

C'est lors de l'assemblée des partenaires du 28 octobre 1999 que fût adopté le plan de travail précisant les moyens et les échéances de la démarche de consultation de la population. L'objectif présenté aux partenaires était le suivant : Prendre le temps de consulter la population sur un projet d'envergure du M.T.Q qui concerne le quartier, et élaborer une position consensuelle forte afin de pouvoir influencer les décisions gouvernementales permettant :

- d'atteindre les objectifs du mandat du M.T.Q en ce qui a trait aux problématiques importantes de circulation et de transport des marchandises ;
- de répondre le mieux possible aux diverses préoccupations de la population du quartier Hochelaga-Maisonneuve, tant au plan économique qu'au plan de la qualité de vie.

⁷ Les communiqués de presse peuvent être consultés en parcourant l'annexe 3

Nous reproduisons ci-après le plan de travail qui a été adopté à l'unanimité lors de cette rencontre.

Tableau 3 : PLAN DE TRAVAIL DE LA DÉMARCHE DE CONSULTATION

PRINCIPALES ETAPES	MOYENS	ECHÉANCIER
1. Transmission d'information à la population des <u>diverses options</u> * (voir les indicateurs abordés au point suivant) qui existent actuellement à l'égard du réaménagement de la rue Notre-Dame.	• Campagne d'information publique: radio, journaux, télévision. • Organisation de journées portes ouvertes avec le M.T.Q. • Articles de journaux.	30 novembre et 1 ^{er} décembre 1999
2. Recueillir les données relatives aux différentes préoccupations des gens et groupes du milieu à l'égard des principaux indicateurs suivants: 1. Environnement : pollution, bruit, poussière, etc. 2. Circulation et transport des marchandises : volume de circulation routier, matières dangereuses, sécurité, etc. 3. Aménagements urbains et revitalisation du quartier : espaces verts, piste cyclable, accès au fleuve, réunification des parcs, tourisme et patrimoine historique, qualité de vie, etc. 4. Coûts et entretien du projet et impacts économiques : importance de l'investissement, retombées économiques, achalandage automobile, isolement du quartier, etc.	Questionnaire-sondage auprès des groupes communautaires organisés sur les positions préconisées. Boîte à suggestions. Soirées d'audiences publiques locales permettant à la population de se prononcer sur les options proposées lors de l'étape précédente.	Janvier 2000 À préciser
3. Traiter l'information recueillie et en faire l'analyse à l'aide des moyens décidés.	Analyse statistique sommaire des questionnaires. Rédaction d'un rapport-synthèse. Préparer un plan de diffusion auprès: de la population, des groupes impliqués, des représentants du M.T.Q.	À préciser
4. Communiquer les résultats de cette consultation auprès des acteurs concernés.	Prise de position suite aux résultats de l'analyse des données et aux réactions de la population concernant le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame répondant le mieux aux préoccupations du quartier.	À préciser

Il va sans dire que ce plan de travail a été raffiné et précisé en cours d'action mais on peut affirmer a posteriori qu'il a été suivi d'assez près.

Cette rencontre a aussi permis de constater que diverses options, autres que celle illustrée par le M.T.Q., se dessinaient autour du réaménagement de la rue Notre-Dame, notamment la construction d'un tunnel. Afin de faire une liste des options possibles, l'assemblée des partenaires a convenu que le CAUHM organise une séance de travail où les promoteurs de solutions différentes se rencontreraient pour exposer leurs idées et aller plus en profondeur dans l'éventail des solutions possibles.

Le 19 novembre

La rencontre de travail sur le réaménagement de la rue Notre-Dame a été organisée entre les principaux acteurs très directement touchés par le sujet ou ceux défendant une option différente de celle proposée par le M.T.Q. Les partenaires invités furent : le M.T.Q, la Ville de Montréal, le port de Montréal, la Table d'Aménagement de Quartier Hochelaga-Maisonneuve⁸, Tourisme Hochelaga-Maisonneuve⁹, la Coalition Ville, Fleuve et renaissance des quartiers, tous porteurs de différents points de vue sur le projet proposé par le MTQ.

La Coalition Ville Fleuve et renaissance des quartiers évoque les travaux de 1971 et indique qu'elle souhaite, avec ce projet, combler la cicatrice créée à l'époque. Elle propose un tunnel en grande profondeur, qui passerait sous l'actuelle rue de Rouen, en ligne avec la rue Souigny. Ce tunnel serait réalisé en utilisant des techniques semblables à celles utilisées pour le métro et des techniques de forage européennes. La coalition nous présente par la suite des projets de réaménagement du boulevard Notre-Dame à la manière du boulevard St-Joseph. Elle propose de reconstruire des habitations (2500) aux abords du parc Champêtre sur les terrains vagues et d'utiliser un train de banlieue car les voies ferrées du port sont déjà là mais ne sont pas utilisées. Elle mentionne également la possibilité de faire un centre d'interprétation historique.

La TAQ H-M souhaite également un tunnel sous la rue Rouen. Les représentants de la TAQ H-M exposent leurs perceptions à l'égard de la circulation, du bruit occasionné et du respect des normes de la Ville de Montréal, des impacts sur la santé des résidents (troubles du sommeil,

⁸ Ci-après désignée par l'acronyme TAQ H-M

⁹ Ci-après désigné par l'acronyme THM

augmentation du facteur de risque des malaises cardiaques, santé mentale et problèmes de concentration), de la revitalisation du quartier par la création d'habitations sur la bande gazonnée, et enfin de l'accessibilité des espaces verts sécuritaires et des accès au centre-ville (piste cyclable). Suite à la présentation des différents éléments et questions, la TAQ H-M demande que l'hypothèse d'un tunnel soit étudiée et mise dans l'avant-projet du ministère.

Par la suite les préoccupations de THM sont exposées. Elles sont liées à la mise en valeur du fleuve et le rôle de THM est de s'assurer que les options proposées couvrent les demandes de la population énoncées en 1982 et qui semblent en bonne voie de réalisation avec le projet actuel du M.T.Q. Les principaux intérêts pour THM portent sur les panoramas, favoriser l'accès au parc Champêtre par un lien optimal et sécuritaire (Morgan–Champêtre), créer un centre d'interprétation des activités portuaires avec des vues sur le port et les montagnes ainsi qu'un belvédère, favoriser l'accès au fleuve, revitaliser l'économie du quartier par le développement social et le magasinage sur la rue Ste-Catherine.

Ensuite, le Port de Montréal explique différentes réalités concernant les activités portuaires et l'utilisation qui est faite de la route du port. Il explique son étonnement à vouloir utiliser la route du port et à vouloir faire passer les matières dangereuses ne pouvant circuler dans un tunnel, dans la route du port. En effet, cette dernière n'est pas vraiment une route et elle est étroitement liée à la gestion interne des activités du port. De plus, elle est fermée 3 à 4 mois par année pour travaux et doit être disponible à la Ville de Montréal pour les urgences (911).

La nature des activités d'un port international demande également des mesures de sécurité et de surveillance importantes qui limitent l'accès du port au public. Ainsi la cohabitation du secteur résidentiel et portuaire lui semble difficile et on mentionne qu'il ne faudrait pas répéter les problèmes et les erreurs du passé. Par ailleurs, le Port de Montréal travaille de concert avec THM pour maintenir et protéger des percées visuelles et développer des projets d'interprétation des activités portuaires.

Il y a également des problèmes au niveau de l'exiguïté des espaces dans le port. C'est déjà très restreint, alors il serait difficile de vouer à d'autres usages des voies ferroviaires qui constituent

déjà une source de problème. Cependant le statut quo concernant la rue Notre-Dame est, pour eux, inacceptable.

Les représentants du M.T.Q. nous informent que l'alternative du tunnel a déjà été étudiée mais que cette solution ne répond pas aux exigences des critères minimum établies pour tout projet nouvellement à l'étude. Le M.T.Q informe alors de la mise en contexte des projets et des procédures généralement suivies : les hypothèses passent d'abord par une première grille d'analyse et doivent répondre aux critères pour faire l'objet d'une analyse plus approfondie. Parmi les critères, on retrouve : les coûts, la raison d'être du projet (clientèle visée, gestion de la circulation piétonnière, cyclistes, transport des marchandises, etc.), les impacts environnementaux, la sécurité publique et les mesures d'urgences, les espaces verts, les aspects techniques : faisabilité, conditions du sol, disponibilité des terrains, juridiction, etc. Ce à quoi n'a pas répondu l'option d'un tunnel et c'est pourquoi cette option a été écartée après étude.

Il émane de cette rencontre certains constats importants à l'égard des principaux acteurs gravitant autour du réaménagement de la rue Notre-Dame, notamment en ce qui a trait aux réalités opérationnelles du port de Montréal et à la non-faisabilité du projet de tunnel selon les critères du M.T.Q.. Néanmoins, les supporteurs de l'option tunnel souhaitent quand même faire connaître à la population cette alternative lors des journées portes ouvertes prévues à la fin novembre.

Les moyens d'information pour rejoindre les citoyens

Le 30 novembre et le 1^{er} décembre

Les journées portes ouvertes sur les options de réaménagement de la rue Notre-Dame sont organisées par le CAUHM en collaboration avec le MTQ et les partenaires du CAUHM. Ces journées ont pour objectif de recueillir les commentaires soulevés par les diverses présentations (boulevard urbain et tunnel) et d'informer la population sur le projet.

Afin de publiciser cet événement, une annonce sur les journées portes ouvertes a été publiée pendant trois semaines dans le journal local « Les nouvelles de l'Est » et 43 000 dépliant ont été

distribués au porte à porte dans tout le quartier. Deux journées et soirées ont eu lieu dans le hall du théâtre Denise-Pelletier situé sur la rue Ste-Catherine Est. Plus de 150 personnes ont pris part à cet événement et au-delà de 80 personnes se sont donné la peine de compléter une fiche de commentaires sur les projets présentés. Ces fiches de commentaires ont été analysées afin que l'on puisse connaître les principales questions et préoccupations des gens sur le réaménagement de la rue Notre-Dame. Le rapport d'analyse¹⁰ de ces données a indiqué aux partenaires et au CAUHM la voie à suivre et les principaux indicateurs à considérer pour l'élaboration des outils de cueillette de données pour la consultation publique.

Le 15 décembre

Le CAUHM prépare et diffuse un second communiqué de presse¹¹ évoquant le rôle du CAUHM à l'égard du projet du MTQ (information et consultation de la population), la collaboration positive entre le MTQ et le CAUHM, le bilan sommaire des journées portes ouvertes, et les perspectives de consultation locale sous forme d'audiences publiques.

Le 18 et le 21 janvier

La réunion des partenaires portait sur la validation des suites de la démarche de consultation et sur les grandes étapes de l'échéancier. La ministre Harel, présente lors de cette rencontre, tenait à nous faire part de sa vision du dossier.

Il serait bon de mentionner que cette rencontre a permis de préciser les engagements de certains groupes préconisant une solution différente et faisant la promotion de leur option comme étant celle de la population. Ces groupes (TAQ H-M et Coalition Ville Fleuve et renaissance des quartiers) avaient à plusieurs reprises mobilisé leurs membres et sollicité les médias, diffusant un message à contre sens de la démarche de collaboration amorcée depuis l'automne avec le M.T.Q., par le CAUHM et le milieu.

¹⁰ Ce rapport est présenté à l'annexe 4

¹¹ Les communiqués de presse peuvent être consultés en parcourant l'annexe 3

Au sortir de cette rencontre, l'unanimité de la proposition suivante a considérablement rassuré les partenaires sur la suite de la démarche à entreprendre pour consulter la population.

1. Attendu que le réaménagement de la rue Notre-Dame est nécessaire et immédiat, que le statu quo est inacceptable ;
2. Attendu que le Ministère des Transports du Québec propose un projet de réaménagement de la rue Notre-Dame en boulevard urbain ;
3. Attendu que le réaménagement de la rue Notre-Dame ne règlera pas tous les problèmes de transports métropolitains, notamment à l'intérieur du quartier Hochelaga-Maisonneuve, *il est demandé au MTQ d'étudier ces problèmes à l'intérieur d'un Plan de transport métropolitain,*
4. Le CAUHM et ses partenaires s'engagent à présenter les demandes et ou idées du milieu à l'égard du projet de réaménagement de la rue Notre-Dame dans la perspective d'un boulevard urbain, afin de bonifier le projet.
5. Compte tenu des fenêtres économiques et politiques actuellement favorables, il y a urgence d'agir ;
6. Compte tenu des préoccupations d'amélioration de santé et de qualité de vie des citoyens du quartier ;
7. On demande immédiatement que soit tenues des sessions d'audiences publiques par le BAPE et que le CAUHM tienne de son côté des audiences publiques locales.

À la fin de la rencontre, il est proposé de rendre cette importante proposition publique, de la reprendre dans des termes plus facilement lisibles et de faire appel aux médias pour informer la population du quartier Hochelaga-Maisonneuve que les partenaires sont solidaires dans cette démarche. Voici l'extrait :

« Cette proposition souligne en premier lieu le consensus sur lequel tous s'entendent, soit la nécessité du réaménagement de la rue Notre-Dame. En effet tous conviennent que le statu quo est inacceptable et qu'il est nécessaire d'agir dans les plus brefs délais. L'assemblée a aussi évalué que la conjoncture économique et politique était présentement favorable à la réalisation d'un projet plus sensible et plus attentif à la réalité et aux besoins du quartier Hochelaga-Maisonneuve. L'assemblée a par ailleurs conclu que le réaménagement de la rue Notre-Dame ne règlera pas tous les problèmes de transport de la région métropolitaine et des impacts de ces problèmes sur le quartier Hochelaga-Maisonneuve. À cet effet, l'assemblée s'attend à trouver dans le « plan de transports métropolitain », que doit déposer sous peu le ministre Guy Chevrette, les solutions à cet ensemble de problèmes.

Suite aux précédentes considérations et dans le contexte où le MTQ propose un projet de réaménagement de la rue Notre-Dame en boulevard urbain, l'assemblée des partenaires présents

a pris l'engagement de présenter les préoccupations et de soutenir les demandes et les suggestions du milieu à l'égard de ce projet de réaménagement dans la perspective de le bonifier.

La démarche de consultation pilotée localement par le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve devra couvrir au-delà des questions d'aménagement, les impacts environnementaux, particulièrement sous l'angle de la santé publique et de la qualité de vie des citoyens»¹².

Le 21 janvier 2000 un autre communiqué de presse¹³ faisant état de cette rencontre est envoyé aux médias. De plus, une lettre est envoyée au ministre de l'Environnement¹⁴, monsieur Bégin, afin de solliciter officiellement la tenue d'audiences publiques en environnement par le B.A.P.E. à propos du projet de réaménagement de la rue Notre-Dame dans Hochelaga-Maisonneuve.

Le 2 et le 8 février

Conscient que les leaders politiques du milieu sont des alliés qui encouragent la démarche de consultation auprès de la population, le CAUHM a également demandé à madame Louise Harel, députée de Hochelaga-Maisonneuve et ministre d'état à la métropole, d'appuyer la demande d'audiences publiques du B.A.P.E. auprès du ministre Bégin¹⁵.

Une autre rencontre des partenaires a été convoquée, dans le but de parfaire l'organisation des audiences publiques locales. Cette rencontre donne l'opportunité de réaffirmer le consensus établi en janvier, d'exposer le déroulement envisagé des audiences, et de prévoir un premier calendrier des étapes à suivre pour atteindre les objectifs de consultation de la population.

L'idée de faire appel à des commissaires lors des audiences locales comme cela s'était fait en 1983, refait surface et comme l'expérience avait été concluante, l'assemblée accepte d'emblée cette façon de procéder. Tout d'abord, l'assemblée des partenaires convient des divers critères à considérer pour proposer des personnes pouvant agir à titre de commissaires lors des audiences locales. Notons que le rôle de première importance pour les commissaires sera d'écouter et de

¹² Extrait du compte-rendu de la réunion du 18 janvier 2000.

¹³ Les communiqués de presse peuvent être consultés en parcourant l'annexe 3

¹⁴ Une copie de cette correspondance est disponible à l'annexe 5

¹⁵ Une copie de cette correspondance est disponible à l'annexe 5

questionner les citoyens et organismes qui présenteront des mémoires. Certains critères sont retenus aux fins de sélection des candidats pour le conseil des commissaires, dont :

- Connaissance du milieu d'Hochelaga-Maisonneuve et de sa dynamique ;
- Implication sociale dans le milieu ;
- Crédibilité ;
- Capacité de jugement politique ;
- Formation pertinente ;
- N'avoir pas obtenu de contrat avec le M.T.Q. depuis au moins 5 ans.

Dans un second temps, le CAUHM expose les divers moyens pour favoriser la participation des citoyens, groupes, organismes et entreprises du quartier à l'aide d'outils conçus à cette fin. Ainsi trois modes de participation sont possibles : remplir un questionnaire-guide¹⁶ (élaboré en 2 versions , l'une dite intégrale et l'autre abrégée), déposer un mémoire ou enfin faire une présentation verbale lors des audiences. Un premier calendrier est envisagé pour la tenue des audiences :

- Le jeudi 27 avril : de 13 h 30 à 17 h et 19 h à 22 h
- Le vendredi 28 avril : de 13 h 30 à 17 h
- Le samedi 29 avril : de 9 h 30 à 12 h et de 13 h 30 à 16 h

Considérant par ailleurs que le succès de la démarche réside dans la participation des citoyens, le CAUHM constitue un comité de communication et de promotion des audiences publiques locales. Ce comité sera responsable d'assurer une couverture médiatique et publicitaire d'envergure ayant pour objectif de susciter une participation massive de la population. Certaines personnes s'offrent pour donner leur appui : monsieur Pierre Baraby de Pro-Est , madame Lucie Régimbald de la CDEST. Madame Françoise Gilbert du CLSC sera invitée à joindre les rangs.

Compte tenu que la population paraît peu informée du projet du M.T.Q., le CAUHM tentera d'organiser, de concert avec le M.T.Q., une exposition permanente avec des panneaux explicatifs du projet dans les locaux du Collectif, pendant trois à quatre semaines. Les modalités d'organisation de l'événement sont à préciser, ainsi que la publicité de cette exposition, et l'on travaille en collaboration avec le M.T.Q. pour structurer cet événement.

16 Ces outils de cueillette se retrouvent à l'annexe 6

Suite du mois de février

L'organisation des audiences va bon train, le comité de promotion élabore une imposante stratégie de promotion et se rencontre à plusieurs reprises pour constituer une banque de données du milieu, élaborer les contenus des affiches publicitaires, le concept du bulletin d'information, etc.

Cependant il est important de mentionner que les médias diffusent beaucoup d'information sur le Plan de Transport du ministre Chevrette, alors que ce dernier n'est toujours pas déposé de façon officielle. Certains journaux mentionnent fréquemment que des nouveaux ponts feront partie du plan de Transport de la région métropolitaine, dont un entre la Rive-Sud et Montréal dans un axe situé au cœur du quartier, et un autre reliant Laval et l'Est de Montréal. Il apparaît donc évident que ces nouvelles données, bien qu'elles ne soient toutefois pas officielles, amènent un éclairage nouveau concernant la nature de tout projet de réaménagement éventuellement réalisé sur l'emprise de la rue Notre-Dame actuelle. Les partenaires et le CAUHM se sont questionnés sur les impacts que pourraient risquer d'avoir de tels projets de construction de ponts. Ainsi il a été évident que ces informations amenaient des considérations totalement différentes des prémisses de départ du projet que le M.T.Q. nous avait présenté (ex. : le volume de voitures en provenance de ces ponts qui se déverseraient sur la rue Notre-Dame.)

Le dépôt du plan de transport étant retardé de semaines en semaines, il devenait difficile de maintenir cette position d'attente pour le CAUHM afin de procéder à la suite des actions à poser pour l'organisation des audiences publiques locales, car cela changeait considérablement l'objet de la consultation publique alors envisagée, soit les façons d'améliorer le projet de boulevard urbain proposé dans l'avant-projet par le M.T.Q.

Le 14 mars

Le CAUHM a pris l'initiative de réunir ses partenaires pour discuter des mesures à prendre compte tenu que le plan de transports n'était pas connu (et comportait peut-être des éléments contradictoires ou à tout le moins incohérents avec les informations transmises à la population) et de la pertinence de tenir les audiences publiques locales selon le calendrier en place. Afin de

mieux répondre aux ambiguïtés de la situation, l'assemblée des partenaires est unanime : on consultera la population sur **les objectifs à atteindre pour tout projet de réaménagement de la rue Notre-Dame**. Les gens d'Hochelaga-Maisonneuve pourront alors s'exprimer rapidement sur le sujet même si le projet du ministre Chevrette comporte des ponts. Par ailleurs, suite aux discussions, différentes considérations ont été apportées par l'assemblée, menant à l'adoption unanime de la proposition suivante :

- De modifier le calendrier des audiences publiques locales initialement prévu en avril pour les reporter au plus tard au mois de mai ;
- Que les consensus établis autour de la démarche de consultation notamment sur l'importance et la nécessité de réaménager la rue Notre-Dame tiennent toujours ;
- Que les partenaires du Collectif tiennent à affirmer leur totale opposition à la construction de tous ponts pouvant augmenter le volume de circulation sur cette artère et aggraver l'étalement urbain ;
- Que les partenaires appuient davantage une démarche visant le développement du transport en commun pour le quartier et l'Est de Montréal ;
- D'exiger de la part du ministre des Transports, monsieur Chevrette, le dépôt des plans reliés au réaménagement de la rue Notre-Dame, d'ici la fin mars.

Faisant suite à cette proposition une lettre¹⁷ en bonne et due forme a par ailleurs été adressée au ministre Chevrette dans les jours qui ont suivi l'assemblée.

Le 22 mars

C'est ainsi que le CAUHM a préparé un nouveau communiqué¹⁸ exposant la position du milieu à l'égard des rumeurs de construction de ponts et a réaffirmé à la population son intention de procéder aux audiences publiques locales sur le réaménagement de la rue Notre-Dame. De plus, le comité de promotion et de communication ayant finalisé la mise en place d'une banque de données des groupes, organismes et principales industries du quartier, un premier bulletin

¹⁷ Une copie de cette correspondance est disponible à l'annexe 5

¹⁸ Les communiqués de presse peuvent être consultés en parcourant l'annexe 3

d'information¹⁹ intitulé : « Les nouvelles du Collectif » a été diffusé à environ 300 de ces groupes. L'envoi par fax ou courrier électronique s'est déroulé sur deux jours et a reçu un accueil favorable et intéressé de la part des récipiendaires. De plus, il convient de mentionner qu'un site web (www.cam.org/~cauhm) a été créé avec l'aide de monsieur Gilles Beauchamp, organisateur communautaire du CLSC Hochelaga-Maisonneuve. Le site informe sur le rôle et les projets du CAUHM et donne les informations nécessaires sur le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame.

Le 29 mars

La composition du conseil des commissaires est annoncée par voie de communiqué²⁰ auprès des médias et le journal local « Les nouvelles de l'Est » en fait état dans sa page couverture. Ce conseil, représentant des secteurs variés de Hochelaga-Maisonneuve tels que les milieux communautaire, économique, culturel et institutionnel, sera constitué de :

- madame Nicole Forget-Bashonga, directrice de la Cuisine collective Hochelaga-Maisonneuve ;
- monsieur Serge Chénier, ex-directeur de la Caisse populaire Bourbonnière ;
- monsieur Pierre Larivière, directeur de la Maison de la culture Maisonneuve ;
- monsieur Paul Leguerrier, directeur général du CLSC Hochelaga-Maisonneuve.

Le Collectif s'est assuré la collaboration de monsieur Gérald Larose, ex-président de la Confédération des Syndicats Nationaux (CSN), à titre d'animateur modérateur pour la durée des audiences publiques.

Le 4 avril

Cette rencontre a pour objet de faire le point sur les différentes actions à venir, et notamment sur le calendrier des activités et l'acceptation des outils de cueillette de données, soit le questionnaire-

¹⁹ L'ensemble des bulletins d'information est présentée à l'annexe 7

²⁰ Les communiqués de presse peuvent être consultés en parcourant l'annexe 3

guide et le questionnaire abrégé. Notamment l'assemblée décide des dates à retenir pour la tenue de l'événement qui aura lieu au CLSC Hochelaga-Maisonneuve situé au 1611 rue d'Orléans :

- Le jeudi 4 mai : de 13 h 30 à 17 h et 19 h à 22 h ;
- Le vendredi 5 mai : de 13 h 30 à 17 h
- Le samedi 6 mai : de 9 h 30 à 12 h et de 13 h 30 à 16 h.

On mentionne que l'exposition des panneaux du M.T.Q. se tiendra à partir du 25 avril dans les bureaux du Collectif. Également des copies des bulletins et documents pertinents (articles de journaux) sont disponibles pour consultation. Le CAUHM informe des autres moyens que le comité de promotion et de communication a prévu prendre pour annoncer les audiences : affiches à placarder dans le quartier, annonces publicitaires dans le journal local.

C'est également la journée de diffusion du second bulletin²¹ d'information « Les nouvelles du Collectif » qui indique à la population les dates des audiences et les moyens de participer et rappelle la composition du conseil des commissaires.

Suite du mois d'avril

Le plan de gestion des déplacements pour la région métropolitaine du ministre des Transports, monsieur Guy Chevrette, a été dévoilé le 11 avril ; son contenu, en ce qui a trait à des précisions sur le projet de « modernisation de la rue Notre-Dame » tel que nommé par le ministère, a confirmé les informations que l'on avait déjà de la part des représentants du M.T.Q. Il n'aide ni entrave de façon spécifique, la tenue des audiences déjà prévue.

Plusieurs activités entourant la tenue des audiences se sont déroulées : il y a eu d'abord l'envoi de plus de 300 questionnaires-guides par la poste aux groupes, organisations et entreprises du quartier. 200 affiches ont été distribuées dans les points achalandés du quartier en collaboration avec monsieur Roger Gallagher de la Promenade Ontario, monsieur Michel Maher de la SDC Ste-Catherine et avec des membres de l'assemblée des partenaires. Un suivi téléphonique auprès des 300 adresses où un questionnaire-guide avait été envoyé a été réalisé avec l'aide du personnel de

²¹ L'ensemble des bulletins d'information est présentée à l'annexe 7

la CDEST, de PRO-EST, du Théâtre sans fil, et de la Promenade Ontario. Une annonce²² d'une demi-page dans le journal local « Les nouvelles de l'Est » a été publiée de façon récurrente pendant les quatre semaines précédant la tenue des audiences. Le porte-parole du CAUHM, monsieur Jean-Jacques Bohémier, a donné quelques entrevues radiophoniques expliquant les objectifs et rappelant les dates et les façons de participer aux audiences publiques. Deux autres bulletins d'information²³ « Les nouvelles du Collectif » ont été diffusés, l'un portant sur l'incidence du « plan de gestion des déplacements » nouvellement annoncé et l'autre sur les spécifications sur l'inscription et les modes de participation variés des audiences, le rappel de l'exposition des panneaux de ministère au CAUHM à compter du 25 avril et le dépôt des premières études d'impact du ministère.

Il est très important de savoir que de nombreuses personnes sont venues sur place au local du CAUHM pour s'informer et prendre des questionnaires. De plus, nous avons reçu environ quatre-vingts appels de résidents, ou de responsable des groupes ou des entreprises afin de faire la demande d'un questionnaire ou simplement pour connaître et comprendre la démarche organisée par le CAUHM. Cela confirme l'intérêt passionné des citoyens du quartier Hochelaga-Maisonneuve à l'égard de leur environnement physique et de tout ce qui concerne l'aménagement de la rue Notre-Dame car les changements réalisés autrefois sans qu'ils aient pu prendre part aux décisions, ont eu des conséquences douloureuses pour ces citoyens.

La mobilisation du milieu émanant de la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve

En plus d'avoir participé à titre de partenaire du CAUHM à toutes les rencontres portant sur le réaménagement de la rue Notre-Dame, la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve (TAQ H-M) a mobilisé la population sur ses propres bases. La TAQ H-M a dès le début de la démarche pris position pour l'option tunnel. À cet effet, la TAQ H-M a mobilisé ses membres, des organismes communautaires du milieu pour la plupart, à faire la promotion de cette option auprès de leurs membres. Cette opération a rejoint bon nombre de résidents du quartier,

²² Il est possible de voir cette annonce en annexe 8

²³ L'ensemble des bulletins d'information est présenté à l'annexe 7.

utilisateurs des services de ces organismes. Plusieurs réunions publiques organisées par les groupes membres de la TAQ H-M ont été tenues pour promouvoir l'option tunnel à l'encontre de toutes autres options.

Cette mobilisation a provoqué la participation de quelques résidents du quartier aux audiences publiques et a aussi stimulé le recours au questionnaire-guide par un nombre important de résidents pour exprimer leurs positions et commentaires sur le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame. Pour les personnes de ces organismes qui désiraient prendre la parole lors des audiences, une formation leur était offerte pour les soutenir dans cette démarche. Il n'est donc pas surprenant qu'il y ait eu une représentation importante des tenants de l'option tunnel qui se sont fait entendre aux audiences ou qui ont répondu au questionnaire-guide.

La mobilisation des résidents des rues Ville-Marie et Vimont à l'extrémité est du quartier.

Les résidents de ce secteur se sont mobilisés face à la menace que le tracé « option CN » du projet de réaménagement de la rue Notre-Dame du MTQ faisait planer sur la qualité de vie de leur milieu. La stratégie retenue par ces résidents fut de faire circuler une pétition et d'ainsi recueillir l'appui de quelque cent trente-trois signataires principalement recrutés parmi les résidents de ce secteur.

La cueillette des données auprès du milieu : audiences publiques locales

4, 5 et 6 mai

La journée du 4 mai marque l'ouverture des audiences publiques locales du quartier Hochelaga-Maisonneuve et commence par une conférence de presse en présence des commissaires, de monsieur Gérald Larose et du porte-parole du CAUHM, Jean-Jacques Bohémier. Plusieurs journalistes étaient présents représentant la presse écrite (la Presse, Le Devoir, l'Édition commerciale, les nouvelles de L'Est), la radio (CIBL) et la télévision nationale (Radio-Canada).

Le coup d'envoi des audiences à 13 heures a été donné par monsieur Larose qui a rappelé le fonctionnement des présentations des participants soit environ une trentaine (30) de minutes par présentation dont une partie du temps est réservée aux commissaires pour poser des questions de clarification. Il a également rappelé le rôle des commissaires et les suites de cet exercice de consultation publique locale et comment s'inscriront les résultats de cette démarche à l'intérieur des audiences du B.A.P.E.

Cette même ouverture de session expliquant le déroulement sera répétée à chacune des reprises de séances, les 5 et 6 mai. Mentionnons que madame Hélène Fleury, coordonnatrice de module adulte-communautaire du CLSC Hochelaga-Maisonneuve, a remplacé au pied levé monsieur Larose pour l'animation de la séance d'audiences du vendredi après-midi.

Rappelons que toutes les présentations sont enregistrées sur support audio afin de conserver dans les archives du CAUHM, les minutes intégrales des diverses prestations des participants.

La participation

C'est ainsi que tour à tour, pas moins de 32 présentations²⁴ ont eu lieu au cours de ces trois jours d'audiences. La directive demandant aux gens de s'inscrire à l'avance a été suivie à la lettre tant si bien qu'au moment de débiter les audiences, il ne restait qu'une seule place de disponible dans les espaces de participation. Il a été toutefois possible, lorsque certaines personnes inscrites ne se présentaient pas ou lorsque certaines présentations ne demandaient pas les trente minutes consacrées à l'horaire, d'entendre des personnes de la salle qui souhaitaient exprimer leur point de vue.

Il est utile de mentionner que divers modes de participation, tel que le questionnaire ou le dépôt de mémoire constituaient une autre facette de la mobilisation de la population. À ce chapitre, nous inscrivons 6 mémoires déposés (sans présentation verbale lors des journées d'audiences) et 73 questionnaires remis sur place ou par la poste. Totalisant une participation que l'on peut qualifier

²⁴ Pour la liste détaillée des participants, veuillez consulter le document intitulé « État de la participation des audiences publiques locales » à l'annexe de présent rapport.

d'impressionnante avec ses 111 manifestations diverses d'implication (mémoire, questionnaire ou présentation verbale), on peut affirmer sans l'ombre d'un doute que les citoyens, groupes et organisations du milieu de Hochelaga-Maisonneuve ont contribué au succès de ces audiences publiques locales. De plus, la salle des audiences a été remplie d'une présence silencieuse de citoyens fluctuant entre une dizaine de personnes à plus de 25 à certains moments.

L'absence du Port de Montréal

La seule ombre au tableau, l'absence du port de Montréal, dont la participation était pourtant attendue. Ce dernier, un acteur industriel important de Hochelaga-Maisonneuve occupant les berges du fleuve au cœur du quartier s'est finalement désisté au dernier instant. L'expression des réalités, des besoins et des objectifs tels que perçus par le port de Montréal par rapport au réaménagement de la rue Notre-Dame aurait constitué un élément important à l'intérieur de cette démarche. À ce titre, les commissaires ont tout de même sollicité des représentants du port de Montréal, par l'entremise d'une lettre officielle²⁵, dans le but de connaître leurs positions et opinions sur ce projet de réaménagement.

Le port de Montréal a fait parvenir une réponse²⁶ au CAUHM à la mi-juin expliquant que les représentants de l'administration portuaire n'avaient pu assister aux audiences. Aussi, ils nous ont fait parvenir une copie du « Plan d'utilisation des sols du port de Montréal » dont une partie touche le secteur Hochelaga-Maisonneuve. Ils ont mentionné leur intention de présenter un rapport concernant le prolongement de la rue Notre-Dame s'il y avait lieu, lors des audiences publiques du B.A.P.E.

L'analyse des résultats

Au niveau des méthodes choisies pour réaliser le traitement des données, nous avons utilisé l'analyse de contenu qui consiste essentiellement à regrouper les réponses par catégories, et par

²⁵ Une copie de cette correspondance peut-être parcourue à l'annexe 5

²⁶ Une copie de cette correspondance peut-être parcourue à l'annexe 5

la suite à en faire le dénombrement. L'emploi de quelques statistiques de base telles que des pourcentages et distributions de fréquences, a été requis pour illustrer la situation au niveau quantitatif. Cette méthode permet de bien situer les idées transmises et ce traitement permet aussi de savoir le nombre de fois qu'une même idée a été émise (excluant les répétitions pour une même personne) ce qui ne correspond pas systématiquement au nombre précis de répondants. Cet état de fait s'explique tout simplement par le constat que certaines personnes dans le questionnaire ont complété des sections et en ont laissé d'autres incomplètes. À cet égard vous retrouverez souvent l'information suivante : par exemple n=61 signifiant que 61 personnes ont exprimé une réponse sur cet aspect.

Il va sans dire qu'une telle cueillette de données, utilisant des outils avec des questions dirigées ouvertes fait appel aussi à une analyse de nature qualitative. C'est dans cet esprit que vous retrouverez en consultant la section sur la présentation des résultats, de nombreuses citations provenant des mémoires, présentations ou commentaires repérés dans les questionnaires, illustrant spécifiquement certains résultats chiffrés pouvant apparaître moins importants à première vue en terme statistique mais particulièrement éclairants en terme de contenu, d'idées véhiculées.

La préparation des recommandations des commissaires

Au terme de cette première analyse des résultats bruts, les commissaires se sont rencontrés le 12 et 13 juin 2000 pour s'approprier les données et faire l'appréciation des résultats, faire ressortir des interprétations et surtout dégager les constats énoncés et les consensus du milieu sur les objectifs que le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame devraient atteindre.

La seconde partie du travail des commissaires lors de ces rencontres a été de rédiger et trouver les recommandations à formuler pour s'assurer de la concrétisation des objectifs énoncés par le milieu, incluant à l'intérieur même des recommandations des moyens et propositions innovatrices à mettre en application.

Le retour de l'information au milieu : dépôt du rapport

Il importe que tous ceux qui ont contribué à cette démarche en soit informés des résultats et des suites à donner à cette consultation. Ainsi c'est lors d'une conférence de presse le 28 juin 2000 que le lancement de ce rapport a été réalisé.

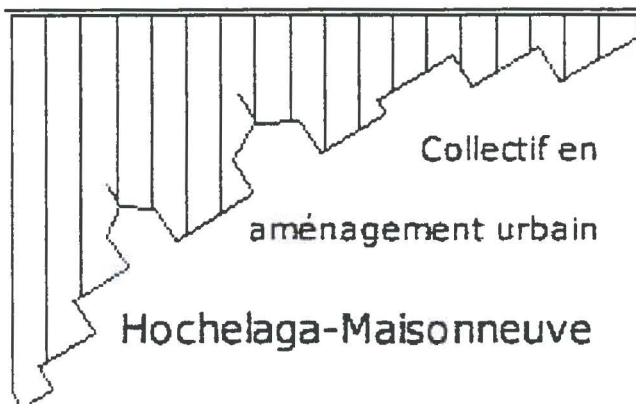
Également, une lettre a été envoyée à tous les partenaires pour leur indiquer la tenue d'une assemblée des partenaires où sera fait la présentation de ce rapport le 28 juin 2000. De plus la population sera invitée par le journal local à venir au local du CAUHM consulter ce rapport afin de connaître les résultats. Un autre bulletin « Les nouvelles du Collectif » publié au cours du mois de juin a été diffusé pour informer le milieu du dépôt du rapport et ce dernier est évidemment disponible sur le site web du CAUHM pour consultation.

Enfin, à l'annexe 10, nous avons inséré la correspondance ou les documents relatifs aux audiences, tel de la correspondance ou des articles, qui ont été reçus après les dates d'audiences.

CONCLUSION

Vous trouverez donc dans la partie II du rapport, intitulée ACTES DES AUDIENCES et la partie III, RECOMMANDATIONS DES COMMISSAIRES, les résultats de cette démarche de consultation publique auprès de la population du quartier Hochelaga-Maisonneuve.

Les suites à donner à l'ensemble de cette démarches seront déterminées par l'annonce et la tenue d'audiences publiques du B.A.P.E. qui auront possiblement lieu à l'automne 2000. Le CAUHM se chargera alors de déposer et présenter à cette instance les conclusions traduisant les objectifs souhaités par le milieu Hochelaga-Maisonneuve pour le réaménagement de la rue Notre-Dame. Entre temps, le CAUHM se chargera également de transmettre au M.T.Q. les résultats de cette démarche, dans l'espoir de voir pris en considérations les demandes de milieu.



PARTIE II

ACTES DES AUDIENCES PUBLIQUES

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUN 2000

Tables des matières

PRÉSENTATION DES RÉSULTATS DE LA CUEILLETTE DE DONNÉES	3
L'environnement.....	4
La pollution en général.....	5
Le bruit.....	6
La qualité de l'air et l'émission des gaz.....	7
La poussière	9
La santé publique.....	10
Les autres impacts généraux	12
La vibration	13
L'enclavement du quartier.....	14
La circulation des personnes et des marchandises et le développement du transport en commun	15
La circulation.....	16
Les volumes de circulation	16
La fluidité de la circulation	17
La circulation des marchandises.....	18
Le lien entre le quartier et le centre-ville et la circulation de transit.....	20
La sécurité et le transport des matières dangereuses.....	21
L'accès au quartier : commerces et tourisme; Port de Montréal	23
La signalisation	24
Le port de Montréal.....	25
Le développement du transport en commun.....	26
Les aménagements urbains et la revitalisation du quartier.....	29
L'aménagement des parcs et les espaces verts	30
La piste cyclable et les équipements sportifs	32
Le tourisme et les activités récréatives	33
Le patrimoine historique et culturel	33
L'accès au fleuve et la mise en valeur du port	34
Les maisons du quartier.....	35
L'image du quartier et la qualité de vie.....	35
CONCLUSION.....	36

PRÉSENTATION DES RÉSULTATS DE LA CUEILLETTE DE DONNÉES

Vous trouverez dans cette seconde partie du rapport les données analysées et regroupées sous diverses catégories. La grande quantité d'information transmise par les nombreux participants a été synthétisée pour la rendre plus facilement compréhensible et surtout pour nous permettre d'en tirer les solutions aidantes, les idées enrichissantes et novatrices, les pistes de réflexions stratégiques et les objectifs concrets à atteindre.

Nous avons utilisé une grille d'analyse pour passer en revue tous les contenus exprimés dans la multitude de données¹ fournie par les questionnaires (n=73), les mémoires (n=24) et les présentations verbales (n=14). Cette grille d'analyse nous a guidés et nous a permis de consacrer l'espace nécessaire aux préoccupations les plus urgentes et les plus fortement soulignées lors des audiences publiques.

Nous vous présentons les données selon trois grandes catégories soit l'environnement, la circulation des personnes et des marchandises, les aménagements urbains et la revitalisation du quartier. Chacune de ces trois catégories sera divisée selon des thématiques précises liées à ces aspects.

Vous pourrez également constater que les graphiques présentent dans un premier temps les résultats pour l'ensemble des questionnaires (n=73) et ensuite les résultats pour les mémoires et présentations verbales (n=38).

¹ Il est important de savoir que n=x signifie le nombre de personnes. Le nombre total possible est équivalent à n=111, répartis de la manière suivante : 73 répondants au questionnaire, 24 mémoires et 14 présentations verbales.

L'environnement

Le premier sujet abordé, l'environnement en est un qui a fait vibrer les cordes sensibles de plusieurs participants. Il est parfois difficile de bien cerner ce vaste sujet à l'intérieur d'un vocabulaire qui soit clair et représente pour chacun les mêmes réalités. Nous avons divisé en plusieurs thématiques ce sujet et bien que certaines soient proches l'une de l'autre, le traitement réalisé tente de couvrir les aspects les plus pertinents pour les participants.

Ainsi cette section sur l'environnement traitera des thématiques suivantes :

- la pollution en général ;
- le bruit ;
- la qualité de l'air et l'émission des gaz ;
- la poussière ;
- la santé publique ;
- les autres impacts généraux ;
- les vibrations ;
- l'enclavement .

En ce qui concerne la dimension de l'environnement, divers sujets sont abordés dans les proportions suivantes (n=71) pour les questionnaires. Il est à noter que les répondants pouvaient s'exprimer sur plus d'un sujet.

Sujets évoqués	Fréquence
Bruit	51
Air	50
Poussière	18
Santé publique	18

Dans le même ordre d'idée voici les principaux sujets abordés par rapport à l'environnement en ce qui concerne les données recueillies dans les mémoires (n=38).

Sujets évoqués	Fréquence
Bruit	17
Air et gaz	17
Poussière	14
Santé publique	9
Impacts	9
Vibrations	6
Enclavement	3
Autres	2

La pollution en général

D'emblée on parle de façon abondante des effets négatifs liés à l'augmentation de la pollution. On entend par pollution un ensemble d'éléments dont le niveau de bruit, l'air vicié par les gaz, la pollution visuelle, la poussière. Le sujet est abordé de façon très étudiée par le mémoire du CLSC Hochelaga-Maisonneuve, dont voici un extrait évocateur :

« Nous sommes préoccupés des conséquences qu'aura sur l'environnement et la santé de la population la poursuite du développement urbain, basé principalement sur l'usage de l'automobile (et du camion pour le fret). On prévoit encore une augmentation de 25% du transport automobile d'ici 2016. Nous croyons qu'un plan de développement des transports urbains devrait tenir compte des contraintes environnementales et de santé qui se posent, non seulement à Montréal mais à toute la population de la planète, à l'heure des accords sur la réduction des gaz à effet de serre signés à Kyoto. Des contraintes qui, si elles sont bien gérées, peuvent devenir habilitantes plutôt que de freiner le développement économique et social de la région. Viser le maintien de la compétitivité économique régionale, notamment en matière de transport par camions, sans identifier aujourd'hui les objectifs que nous devons atteindre en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, c'est reporter le problème à plus tard... et se priver de l'occasion que représente l'investissement majeur du plan de transport régional pour amorcer des transformations nécessaires.

Le premier pas à faire pour transformer une contrainte en facteur de réussite, c'est de l'inclure dans son plan. Nous n'avons pas vu une telle inclusion des contraintes environnementales et de santé publique posées par la pollution et les gaz à effet de serre (GES). Nous n'avons pas, non plus, perçu dans le plan du ministère une intention ferme de freiner la tendance lourde à l'étalement

urbain qui sous-tend, dans la structure actuelle de « gestion de la demande », la croissance rapide de l'usage de l'automobile. »²

Ces éléments mentionnés par le CLSC Hochelaga-Maisonneuve ouvrent la porte à une réflexion plus large, qui dépasse les frontières du quartier Hochelaga-Maisonneuve et qui apparaît comme un élément principal des enjeux stratégiques dont devrait tenir compte tout gouvernement responsable sur la délicate question environnementale et la pollution dans des termes globaux. Cet état de fait interpelle non seulement le ministère des Transports en tant que tel, mais également le ministère de l'Environnement et aussi celui de la Santé et des services sociaux.

Le bruit

Si l'on regarde de plus près les résultats, évidemment personne n'aura de surprise à constater que le niveau de bruit, considéré par plusieurs comme étant déjà trop élevé, est une préoccupation majeure concernant la rue Notre-Dame. C'est ce qui apparaît le plus sensible en regard des données. Plusieurs des répondants, dans une proportion de 61% des interventions, manifestent très clairement leurs inquiétudes à cet égard .

Une des revendications majeures de la TAQ H-M concerne le bruit et les niveaux de décibels acceptables selon les normes de la ville de Montréal . Il semblerait, selon certaines études³, que le niveau actuel de bruit est très au-delà des normes permises et représente un « niveau de gêne de moyen à fort », occasionnant des troubles de sommeil, de la difficulté à se concentrer, etc.

D'autres mémoires ou questionnaires évoquent l'utilisation d'un revêtement de sol de qualité optimale pour minimiser le bruit, la limitation du nombre de véhicules et de la vitesse permise sur la rue Notre-Dame afin d'en faire diminuer le bruit, l'installation de mesures d'atténuation (insonorisation, fenestration, etc.) du bruit susceptibles de rendre les niveaux de décibels fidèles aux norme municipales et enfin, l'installation d'un mur anti-bruit efficace qui réduise le niveau de décibels pour les résidents habitant près de la rue Notre-Dame.

² Extrait du mémoire du CLSC, p.8

³ Voir extrait du mémoire de la TAQ H-M

Il est intéressant toutefois de noter que certains répondants (n=3) ont mentionné que l'utilisation d'un mur anti-bruit n'était pas souhaitable car il aurait pour impact, au-delà de la réduction du bruit, d'enclaver de façon déterminante le quartier. Également, des répondant (n=5) soulignent que le projet du M.T.Q. dans sa forme actuelle contribuera à diminuer le niveau de bruit.

La qualité de l'air et l'émission des gaz

Autre source de préoccupation pour 60% de l'ensemble des répondants, la qualité de l'air respiré par les citoyens et les gaz émis dans l'atmosphère qui proviennent en majeure partie des voitures et des camions.

Certains mémoires contiennent des éléments de réflexion intéressants, notamment celui de monsieur Serge Paiement ⁴:

« Les véhicules sont, comme tout le monde sait, une des principales sources sinon la principale source de pollution atmosphérique dans nos villes. J'aimerais attirer votre attention sur un aspect plus pointu de ce problème. Avez-vous déjà été témoin de la quantité effroyable de fumée dégagée par certains véhicules lourds ou autobus lorsqu'ils accélèrent? (...) ...je pense qu'il n'est pas normal que ce genre de véhicules produisent autant de fumée en accélérant.

En ce qui concerne la détérioration des routes on affirme facilement que le passage d'un véhicule lourd équivaut au passage de 40 000 voitures utilitaires. Ici on pourrait aisément affirmer que ce genre de véhicule cause 40 000 fois plus de pollution.

C'est inacceptable de laisser ce type de véhicule circuler sur nos routes et dans nos villes. »

Notons aussi le CLSC Hochelaga-Maisonneuve⁵ qui s'exprime à la fois sur des aspects sur la santé publique (dont nous exposerons plus loin les considérations) mais spécifiquement aussi sur l'air que nous respirons :

« La croissance du transport par automobile et camion est liée non seulement à l'effet de serre (et donc au réchauffement climatique) mais aussi à l'augmentation de la pollution atmosphérique qui a elle aussi des conséquences graves sur la santé humaine.

La consommation de combustibles fossiles n'a pas que pour effet de conduire à une augmentation de la température moyenne du globe mais aussi de rejeter dans l'air ambiant des quantités importantes de polluants atmosphériques. Et ces polluants ont des conséquences évidentes sur la santé des habitants de nos villes. Au Canada quelque 16 000 décès par an sont imputables à la pollution atmosphérique.

⁴ Voir le mémoire déposé par monsieur Serge Paiement

⁵ Voir mémoire du CLSC p.14

« Des études épidémiologiques révèlent un rapport entre les polluants atmosphériques considérés individuellement et des hausses spécifiques des maladies respiratoires, des hospitalisations et des décès précoces. On relève ainsi une corrélation statistiquement significative entre les hospitalisations pour problèmes respiratoires graves et l'augmentation du nombre de particules en suspension dans l'air. D'autres études médicales indiquent une relation entre le monoxyde de carbone et les hospitalisations pour insuffisance cardiaque congestive parmi les Canadiens du troisième âge. Les effets des oxydes d'azote, de l'ozone, de l'anhydride sulfureux et d'autres polluants ont également fait l'objet d'analyses qui ont permis de découvrir des rapports étroits entre les effets néfastes sur la santé et des niveaux de pollution déjà relevés dans les régions canadiennes à forte densité de population.

Fait peut-être encore plus important, les études démontrent que bien des polluants atmosphériques n'ont aucun « seuil » de toxicité. Autrement dit, même si les gouvernements mettent en oeuvre des normes « souhaitables », aucun niveau de pollution n'est « sans danger ». Maints polluants nuisent à la santé dès que leur niveau permet la détection. De surcroît, les études médicales indiquent que les effets cumulatifs de ces polluants pourraient être encore plus dangereux que les expositions à court terme à de hauts niveaux de pollution, dont nous savons déjà qu'elles ont des effets néfastes sur la santé. On estime que d'un bout à l'autre du Canada, huit pour cent de toutes les morts non-violentes, soit jusqu'à 16 000 décès par an, sont imputables à la pollution de l'air.

Les personnes les plus vulnérables à la pollution atmosphérique sont les enfants, les personnes âgées et les individus souffrant de maux préexistants, notamment les maladies cardiaques et pulmonaires. Ainsi, entre 1980 et 1990 au Canada, les hospitalisations de jeunes enfants pour cause d'asthme ont augmenté de 28 pour cent pour les garçons et de 18 pour cent pour les filles. »

Certains résidents parlent de façon plus simple mais tout aussi criante du souhait qu'ils ont de pouvoir respirer un air pur, comme l'a fait madame Janelle Bouffard du CAP St-Barnabé qui s'exprime en ces termes :

«...et même si on est pauvre on a droit au respect et à la dignité et ce que l'on revendique c'est respirer un air pur et pouvoir respirer en allant dehors sur nos balcons au lieu de l'air climatisé. »

Nous pourrions encore faire état de nombreuses autres citations telles celles du Centre de soins prolongés de Montréal⁶, celles documentées et techniques contenues entre autre, dans le mémoire de la TAQ, qui décrivent les diverses composantes nocives pour la qualité de l'air des polluants émis par les véhicules routiers. Elles rappellent les impacts prévisibles de cette détérioration à l'aide d'estimations et d'autres études, affirmant jusqu'à quel point l'air et la qualité de cet air que nous respirons chaque jour est déterminante pour la qualité de vie et la santé.

Ces éléments suggèrent d'importants objectifs à considérer de façon très claire à propos de la qualité de l'air, concernant tout projet de réaménagement de la rue Notre-Dame tels que le respect des engagements gouvernementaux d'abaisser la pollution des gaz à effet de serre, l'amélioration

⁶ Voir le document qui recueille l'ensemble des mémoires

de la fluidité de la circulation et la mise en place de mesures permettant de diminuer le nombres d'arrêts et de départs qui polluent et provoquent l'émanation de polluants, le contrôle sur des véhicules lourds défectueux et trop polluants et l'amélioration de la qualité de l'air par la plantation d'arbres ou toutes autres mesures aidantes.

Il est important de noter que parmi les répondants (n=2) certains mentionnent et considèrent que le projet actuel proposé par le M.T.Q. aura des effets positifs sur la pollution en général et en particulier sur la qualité de l'air car l'amélioration de la fluidité de la circulation et par le fait même la diminution des bouchons de voitures stagnantes sur la rue Notre-Dame, leur laisse envisager une amélioration potentielle de la qualité de l'air.

La poussière

Il s'agit là d'un autre irritant important mentionné par plusieurs citoyens (29 % des participants) qui, même dans les conditions actuelles, considèrent que la poussière probablement occasionnée par le passage de nombreux véhicules qui empruntent quotidiennement la rue Notre-Dame est une source d'inconfort et de nuisance considérable.

Les effets négatifs de la présence en grande quantité de poussière touchent de près les résidents qui ne peuvent conserver un état de propreté satisfaisant, pour eux, à l'intérieur de leurs maisons. Certains mentionnent ne pouvoir étendre leur linge à l'extérieur, avoir de la difficulté à ouvrir leurs fenêtres (et n'en avoir plus envie compte tenu de l'arrivée supplémentaire de poussière avec ces conditions), constater que la végétation se détruit et ne peut croître, etc.

D'autres s'inquiètent des impacts de cette poussière sur le revêtement extérieur de leur maison en terme de propreté mais aussi d'usure des matériaux, constatent que les voitures garées à l'extérieur sont toujours sales et les bancs de parcs également. Dans un autre ordre d'idée, cette même poussière amène des inquiétudes au sujet des difficultés respiratoires et des maladies pulmonaires. Ce sujet important sera traité cependant sous la rubrique suivante intitulée « santé publique ».

Par contre, pour ce sujet il y a peu de propositions formulées clairement afin d'enrayer le problème lié à la présence de poussière. Nous constatons qu'il est en effet difficile de cerner exactement la cause et la provenance de cette poussière. Est-ce le lot de toute métropole ? Est-ce le fait des industries avoisinantes ? Est-ce à cause des vents dominants ? Est-ce la circulation sur la rue Notre-Dame ? Est-ce des effets de la pollution atmosphérique et des gaz ? Maintes questions sans réponses précises actuellement qui nous font donc constater que très peu de documentation et de données scientifiques sont disponibles à ce sujet pour le quartier.

Il appert que cet élément doit faire partie des facteurs pris en considération par les études d'impacts afin de nous permettre de savoir plus concrètement comment contrer cet élément négatif. Certains commentaires formulés indiquent que l'on voudrait que des études d'impact sur la poussière et ses effets sur la santé, ses effets sur la qualité de vie, ses effets sur les structures extérieures des maisons, soient menées. Également d'autres mentionnent que des mesures efficaces permettant le contrôle ou l'amélioration des conditions sanitaires des maisons (agissant peut-être sur la santé, assurément sur la qualité de vie, ou sur la durabilité des installations extérieures), soient connues et appliquées .

La santé publique

La santé publique est un sujet qui a été abordé par 24 % des participants. Certains s'étonneront peut-être du pourcentage peu élevé représenté par ce sujet alors que d'autres en resteront surpris et étonnés car ils n'avaient pas envisagé comment un projet de route pourrait avoir des incidences sur la santé des gens. Ce sujet en est un autre qu'il est parfois difficile de cerner tant il peut apparaître global. Plusieurs groupes notamment la ZIP⁷ Jacques-Cartier, la TAQ H-M, le CAP St-Barnabé, le CLSC Hochelaga-Maisonneuve et évidemment certains résidents se sont prononcés sur cet aspect.

La pollution de l'air dont nous avons évoqué préalablement les éventuels impacts, semble avoir des liens directs avec de nombreuses inquiétudes au sujet de la santé, plus précisément en regard

⁷ La liste des acronymes est disponible à l'annexe 1 de la partie I : Description de l'intervention

des maladies pulmonaires et de l'asthme, ce que décrit de façon très claire et complète le CLSC Hochelaga-Maisonneuve, arguments qui ont d'ailleurs été partagés ou repris par les autres groupes précités :

« À ces effets sur la santé il faut ajouter l'accroissement des maladies respiratoires allergiques : les herbes et pollens allergènes poussent surtout dans les milieux chauds alors que le nombre accru de périodes de grande chaleur promet des épisodes de smog plus intenses et des niveaux plus élevés de particules atmosphériques. Déjà la prévalence de l'asthme a augmenté de 30% au cours des 20 à 30 dernières années pour des raisons qui sont loin d'être claires.

(...)L'ouverture, dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve le mois dernier, du premier centre d'enseignement sur l'asthme dans la région, témoigne de l'état précaire de la santé respiratoire de la population. Le directeur-général du CLSC, M. Paul Leguerrier, déplorait à cette occasion le fléau de « cette maladie qui affecte environ 5 000 personnes dans notre quartier, dont au moins 1 000 enfants ». Cela occasionne, notait-on encore, plus de 2 500 visites annuelles à l'urgence de l'hôpital et près de 500 hospitalisations, reliées à l'asthme, dans Hochelaga-Maisonneuve seulement. On peut estimer que les coûts financiers afférents à cette situation sont considérables.

Mis à part ces effets généraux, qui se mesurent à l'échelle des agglomérations urbaines, on commence à mesurer de façon plus spécifique les effets sur la santé des voies de circulation rapide et intense. Dans une étude récente (février 2000) réalisée à Denver au Colorado, on a évalué que le risque de cancers pour les enfants (y compris la leucémie) vivant à proximité de corridors connaissant une circulation de 20 000 véhicules ou plus était de six fois supérieur.

Les études accumulent des résultats accablants : à Birmingham, où l'on constate une augmentation de 29% du risque d'hospitalisation pour asthme près d'une artère (< 500 mètres) où la densité de trafic était supérieure à 24 000 véhicules par jour; à Tokyo (N : 5 000), où l'on a montré une augmentation significative des symptômes respiratoires chez les résidentes demeurant près d'artères où la circulation était de 50 000 par jour... »

D'autres incidences sur le sommeil et la concentration ont été soulevées par la TAQ H-M dans son mémoire :

« il est fort probable que la population vivant à proximité de l'autoroute Notre-Dame doit consommer plus de somnifères ou d'anti-dépresseurs que le reste des résidents d'Hochelaga-Maisonneuve. »

Il est fait mention également des risques au niveau des problèmes de maladies cardio-vasculaires et des problèmes de santé mentale. Des répondants (n=4) ont fait part de leurs inquiétudes sur l'augmentation du niveau de stress. On souhaiterait pouvoir favoriser les soins et rendre accessible des centres de dépistage ou d'interventions pour les personnes ayant des problèmes de santé pulmonaire, cardiaque ou mentale.

Néanmoins, certains autres participants considèrent que l'actuel projet de réaménagement contribuerait à une diminution de circulation et donc diminution des nuisances relatives à la santé (n=2), à générer moins de stress (n=1) et à ne pas provoquer un accroissement des maladies (n=2).

Certes, ces éléments alarmants commandent des mesures sérieuses et une prise de conscience sociale qui dépasse le débat entourant le quartier et le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame. Ainsi, il apparaît important pour plusieurs de mettre en place des mesures facilitant l'amélioration des conditions de vie ayant un impact sur la santé publique et de promouvoir par l'éducation et l'information des mesures encourageant la population à prendre conscience des petits gestes faciles à poser pour protéger l'environnement .

Les autres impacts généraux

Cette section regroupe quelques commentaires variés (en l'occurrence 23%) sur les impacts généraux que pourrait avoir le réaménagement de la rue Notre-Dame et trouve son sens par la demande formelle de réalisation d'études d'impacts sur l'environnement par le B.A.P.E. Nous constatons que bien des commentaires ont été formulés sur des sujets qui ont déjà été abordés et analysés tels que les nuisances du bruit, l'efficacité des mesures d'atténuations telles que les murs anti-bruit ou alors la protection des assises des maisons, le sol et les composantes, ou enfin la pollution de manière plus générale. Bref, les gens se sentent concernés par les impacts du projet et espèrent que des études portant sur le bruit, la qualité de l'air, la santé, la poussière, les sols, la faune et la flore et tout autre sujet touchant l'écosystème et l'équilibre environnemental, soit menées.

Un autre des aspects mentionnés relève d'une section à venir sur les espaces verts et les aménagements. Enfin, mentionnons au passage que la pollution visuelle parfois appelée désolation du paysage urbain par certains répondants (n=3) laisse entrevoir une préoccupation au niveau de l'esthétisme des structures de transports pour lesquelles on suggère des améliorations, et des propositions d'aménagements du paysage qui seront largement abordées ultérieurement.

La vibration

Bien que le sujet des vibrations soit traité comme un élément de l'environnement dont on devrait tenir compte, peu de mémoires abordent de manière très élaborée la question des vibrations et des effets désagréables.

Nous pouvons cependant souligner que le niveau de vibrations actuel est déjà déplorable pour les résidents comme nous l'a affirmé madame Michaud lors de sa présentation. L'organisme La Marie Debout a également fait part de la problématique des vibrations lors de sa présentation disant que ces dernières étaient la cause des lézardes que l'on peut voir dans certaines maisons du quartier.

Deux mémoires⁸, ceux de la TAQ H-M et des Copropriétaires du Leclaire Adam Sud Ouest, soulèvent cette problématique dans les termes suivants :

« Un élément important (...)l'augmentation des vibrations et de leur impact sur les structures des maisons. (...) « L'autoroute Notre-Dame » repose sur un sol argileux propice aux vibrations. Déjà, à plusieurs endroits le long du tronçon de l'autoroute Notre-Dame, des vibrations ont fait craquer les murs et les fondations de certaines habitations. »

« ... notre inquiétude quant aux vibrations que pourrait causer le boulevard. Déjà plusieurs maisons ont subi des dommages dus à l'assèchement des terres argileuses qui composent la majeure partie du versant de notre quartier. La construction du boulevard, son impact sur l'irrigation et les vibrations que tout cela engendrera nous incitent à vous suggérer : que le M.T.Q. s'assure que le boulevard n'aura pas d'impact sur les sols environnants et sur les assises des maisons du quartier. Nous pensons que le ministère devra éventuellement dédommager les résidents advenant le cas où des fissures seraient reliées à l'aménagement du boulevard Notre-Dame. »

Ils mentionnent qu'il serait important de réduire au maximum le niveau de vibration occasionné par la circulation de la rue Notre-Dame et de prendre en considération les impacts potentiels sur la composition des sols et leurs caractéristiques ainsi que sur l'intégrité physique des bâtiments ou maisons à proximité de la rue Notre-Dame.

⁸ Pour plus de détails voir l'annexe & où sont reproduits les mémoires.

L'enclavement du quartier

Nous aurons l'occasion de revoir ce sujet dans la section de l'aménagement urbain et revitalisation mais nous avons souhaité toutefois conserver cet aspect dans cette première section sur l'environnement dans la mesure où il a été affirmé (n=3) par certains que le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame constituerait une « barrière physique et psychologique ⁹ » contribuant à enclaver le quartier et à le mettre à l'écart, à le rendre moins attrayant.

Le sujet de l'enclavement est controversé, le consensus autour de cet aspect n'est pas facile à faire et à ce propos on aura droit à une synthèse de l'animateur des audiences, monsieur Gérald Larose, qui résume assez simplement l'épineuse et contradictoire question en ces mots : « Doit-on ouvrir ou fermer le quartier ? » Certains affirmeront que l'enclave physique du quartier l'a bien servi en lui donnant un caractère et une âme villageoise où tout le monde se connaît, d'autres diront que cette caractéristique limite le développement commercial et réduit le potentiel économique , bref des visions opposées mais peut-être conciliables comme nous le verrons plus loin.

9 Mémoire de la TAQ H-M., p.11

La circulation des personnes et des marchandises et le développement du transport en commun

Ce deuxième sujet d'importance concerne davantage des éléments de transports en tant que tel, dont les volumes, la fluidité de la circulation et le transport des marchandises, le transport des matières dangereuses, le lien routier ville versus quartier, la sécurité, l'accessibilité aux piétons et automobilistes, et le développement du transport en commun.

En ce qui concerne la dimension de la circulation des personnes et des marchandises, divers sujets sont abordés dans les proportions suivantes (n=71) pour les questionnaires :

Sujets évoqués	Fréquence
Circulation	33
Sécurité	12
Marchandises	12
Lien routier	7
Matières dangereuses	6

Ainsi que les sujets recueillis dans les mémoires (n=38)

Sujets évoqués	Fréquence
Lien routier	16
Sécurité	13
Circulation	12
Transport en commun	9
Accès au commerce	6
Signalisation	5

La circulation

Il nous est apparu tout d'abord que deux notions émergent principalement lorsque l'on parle de circulation. Pour les uns ce sujet distingue des volumes de circulation : y aura-t-il plus d'autos ou moins d'autos sur l'artère ? Pour d'autres, parler de circulation réfère davantage à la fluidité du trafic : y aura-t-il encore des autos qui vont stagner sur la rue Notre-Dame ou alors circuleront-elles plus facilement?

Deuxièmement, d'autres aspects de la circulation plus précis ont été soulevés par la circulation souvent indésirable mais nécessaire des marchandises par le passage des camions.

Les volumes de circulation

Nombreux sont ceux et celles qui ont exprimé de vives inquiétudes dans les questionnaires par rapport à l'augmentation (n=32) des volumes de voitures et de camions, ayant pour conséquences, selon la moitié de ces mêmes répondants, une aggravation du bruit et de la pollution.

Le CLSC Hochelaga-Maisonneuve nous fait également part de ses constats sur les tendances de fonds des habitudes de transport des individus et la culture de notre société sur la possession de l'automobile.

« Les tendances de fonds en matière de transport des personnes et des marchandises sont claires : le taux de possession de véhicules au Canada est passé de 310 à 484 pour 1000 habitants, de 1970 à 1994. Les fourgonnettes, camionnettes, voitures tout terrain et véhicules commerciaux représentent aujourd'hui 48 pour cent des achats de voitures neuves, ce qui explique en grande partie l'augmentation de la consommation moyenne (L/100km) d'essence d'un parc automobile qui s'est accru considérablement.

Nous croyons que le plan de transport régional proposé par le ministère devrait intégrer clairement les objectifs que le gouvernement du Québec vise en matière de transformation des habitudes de transport automobile, ceci afin de permettre aux utilisateurs de mieux planifier leurs propres investissements, tant en matière de moyens de transport qu'en ce qui concerne le choix de leurs lieux de résidence. »

Dans ce même mémoire, des énoncés majeurs rédigés sous forme de recommandations retiennent l'attention :

- *Les objectifs de diminution de la pollution atmosphérique et de la pollution par le bruit (par une réduction de l'utilisation des véhicules conventionnels) devraient être inclus comme vecteur déterminant du plan de transport. Des objectifs précis visant à limiter la croissance du nombre de véhicules automobiles devraient être fixés.*

- La modernisation de la rue Notre-Dame ne devrait pas ajouter de facilités pour le transport automobile individuel; ainsi tout ajout de travée supplémentaire devrait servir exclusivement au transport en commun (et, entre les heures de pointes, au transport des marchandises).
- Le ministre devrait renoncer à l'extension du réseau routier et à la construction d'un nouveau pont entre Montréal et la Rive-Sud qui ne feraient qu'augmenter le volume de la circulation tout en contribuant à l'aggravement de l'étalement urbain.

La très grande majorité des commentaires sur les effets négatifs envisagés par rapport aux volumes de circulation portent sur l'accroissement tant des voitures que des camions et ces derniers, endommageant la route encore plus que les voitures, ne sont pas souhaités dans le paysage routier à proximité des résidences de Hochelaga-Maisonneuve. Pour sa part la TAQ H-M vise l'objectif suivant par rapport aux volumes de circulation :

« Diminuer le volume de circulation sur la rue Notre-Dame en transformant cette dernière en véritable boulevard urbain comme par exemple le boulevard St-Joseph »

On peut donc affirmer que l'augmentation du nombre de véhicules empruntant la rue Notre-Dame représente une menace et nombreuses sont les manifestations faisant état de la nécessité de diminuer ces volumes de circulation. On voudrait que le ministère prennent des mesures pour favoriser un volume de circulation qui n'accentue pas les effets nuisibles sur l'environnement et en limiter le débit à un nombre précis.

La fluidité de la circulation

Toutes sortes d'expressions ou termes sont utilisées pour décrire la fluidité de la circulation et sur ce sujet beaucoup s'entendent sur les impacts positifs que pourrait avoir une intervention sur la rue Notre-Dame. Des répondants (n=13) nous ont mentionnées dans les questionnaires qu'ils leur semblait bien évident que tout projet améliorant la fluidité serait bénéfique, en disant : « ça ne peut pas être pire que maintenant! », « c'est toujours un stationnement géant alors, ce sera mieux! ». Moins de frustration derrière le volant, moins de pollution, moins de temps perdu, moins d'achalandage indésirable à l'intérieur des rues paisibles du quartier pour évacuer le trop plein de la rue Notre-Dame, bref que des aspects positifs à l'égard d'une meilleure fluidité.

Le mémoire rédigé par les copropriétaires du Leclaire Adam Sud Ouest reprend l'argumentation positive sur l'amélioration de la fluidité de la circulation et précise :

« Il nous semble que les arrêts et les démarrages fréquents des autos mais principalement des camions constituent une des causes d'augmentation du bruit et de la pollution de l'air. De plus, un boulevard où la circulation n'est pas fluide risque de créer des débordements sur les rues avoisinantes et créer là aussi une pollution non désirée. Nous souhaitons donc : que des mesures soient prises afin que l'on s'assure que le boulevard soit construit pour assurer la fluidité maximale des voitures qui l'utiliseront; que des indications sur l'état de fluidité de la rue Notre-Dame soient données aux automobilistes qui roulent sur les autoroutes Ville-Marie, 25, 40 et 20 afin qu'ils puissent faire d'autres choix que des rues du quartier lors d'encombrements de la rue Notre-Dame. »

Cet argument est repris par le CLSC Hochelaga-Maisonneuve :

« Tel que déjà prévu au plan de réaménagement, améliorer la fluidité de la circulation en minimisant le nombre d'arrêts et de feux de circulation sur la rue Notre-Dame en ayant comme objectif prioritaire de diminuer le bruit et la pollution de l'air »

Les commentaires émis à cet effet sont surtout positifs et le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame est perçu comme une amélioration. En ce sens on peut facilement affirmer qu'un consensus certain se dessine à l'égard des effets et des impacts souhaitables d'une meilleure fluidité de la circulation.

Certes, on souhaite dans un premier temps qu'il y ait moins de voitures mais surtout que ces voitures, si elles doivent passer à proximité du quartier, soient à même de circuler dans des conditions qui favorisent au maximum l'absence de congestion routière de manière à ce qu'elle ne cause aucun embouteillage et de ce fait limite les désagréments environnementaux. Aussi, la mise en place des lois pour limiter les nuisances de bruit occasionné par le trafic lourd (horaire, freins etc.) est un souhait énoncé par certains.

La circulation des marchandises

Si les répondants font état de craintes au sujet de l'accroissement de la présence des camions, d'autres organismes et plusieurs industries accueillent très favorablement tout aménagement pouvant faciliter le transport des marchandises et le rendre plus efficace et plus sécuritaire.

Conscients de la nécessité du transports des marchandises pour l'activité économique et industrielle, certaines personnes ont fait part de suggestions intéressantes par rapport à une réglementation sur les heures permises à la circulation des camions, limitant les désagréments bruyants de ces derniers en utilisant la rue Notre-Dame préférentiellement de jour, bien évidemment! D'autres ont suggéré de mettre en place des lois régissant l'utilisation des freins « Jacob » qui occasionnent des bruits importants alors que les freins ordinaires ne causent pas tant de nuisance.

Dans plusieurs questionnaires comme dans plusieurs mémoires, dont ceux de Pro-Est, la CDEST, la Chambre de commerce d'industrie de l'Est de l'Île de Montréal, le Collège Maisonneuve et le Groupe DACA¹⁰ ont exprimé clairement les avantages et bénéfices que représente le réaménagement de la rue Notre-Dame pour le transport plus efficace des marchandises. Bref, pour eux il est nécessaire de mettre en place des mesures préférentielles efficaces pour le transport des marchandises afin de préserver la compétitivité des activités économiques du secteur de l'Est de Montréal. Nous vous présentons quelques exemples qui témoignent de ces positions à commencer par le Groupe DACA:

« ...il est primordial de développer un axe est-ouest favorisant la fluidité de la circulation. Dans le contexte du « just in time » où les entreprises sont de plus en plus compétitives sur le plan des livraisons, il est indéniable de doter ce secteur névralgique d'un boulevard urbain, afin de faciliter le transport des marchandises et le déplacement des personnes vers le centre-ville. »

Quant au Collège de Maisonneuve le directeur général, monsieur Lefebvre, mentionne :

« Les infrastructures proposées amélioreront l'accessibilité des parc industriels et des commerces locaux.(...)Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame apparaît pouvoir servir la mission du Collège de Maisonneuve. (...) De plus, l'amélioration des conditions du transport routier dans l'Est de Montréal et de cadre de vie dans l'environnement immédiat du collège est perçue comme un avantage pour la qualité de vie du personnel. »

La Chambre de commerce d'industrie de l'Est de l'Île de Montréal prend la position suivante :

« ...est primordial pour poursuivre le développement économique de l'Est. À l'heure du just in time, les entreprises sont soumises à de plus en plus de compétitivité sur le plan des livraisons. La fluidité de la circulation routière devient alors d'une extrême importance. Doter Montréal d'un boulevard urbain Est-Ouest autre que l'autoroute métropolitaine devient une nécessité pour favoriser le développement des affaires et l'amélioration des conditions économiques de notre région ainsi que la circulation des biens et des personnes.

¹⁰ Voir les mémoires pour plus de détails.

Aujourd'hui la structure routière à proximité du Port de Montréal est désuète et ne répond plus aux besoins sans cesse grandissant exigés par la nouvelle économie. Que cela soit pour le transport des marchandises en provenance des pétrolières de l'est ou le transport régulier des marchandises entre l'est et l'ouest de la ville, la CCIEIM est d'accord avec les plans proposés par le ministère des transports. »

Pour leur part, la CDEST et Pro-Est mentionnent longuement l'importance d'obtenir pour l'est de Montréal des infrastructures permettant un transport adéquat pour les industries et rappellent aussi l'attrait que peut représenter nombre de « terrains vacants sous-utilisés qui présentent un potentiel de développement ». La CDEST rappelle aussi :

« La situation stratégique de terrains capables d'accueillir des activités industrielles et commerciales, en particulier à proximité de l'autoroute 25, permet de croire que l'aménagement d'accès directs à un réseau routier supérieur gagnant en fluidité pourrait se traduire par l'implantation d'entreprises génératrices d'emplois.(..) Cette situation favorable encouragera non seulement la rétention de ces entreprises sur le territoire Mercier/Hochelaga-Maisonneuve, mais pourrait également stimuler leur développement et donc le maintien et la création d'emplois chez celles-ci. »

Ainsi cette particularité du transport des marchandises largement évoquée par plusieurs acteurs concernés de près par le développement économique du quartier ou simplement par la santé financière et la rentabilité de leur entreprise personnelle indique que la circulation est un facteur déterminant dans le réaménagement de la rue Notre-Dame.

Également l'entreprise Sucre Lantic indique que ce n'est pas tant la circulation des camions que leur accès à l'entreprise, littéralement « accotée » sur la rue Notre-Dame qui demeure un sujet névralgique. Il faut que les opération de chargement des véhicules puissent se poursuivre de façon optimale.

Le lien entre le quartier et le centre-ville et la circulation de transit

Il appert que le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame facilitera un meilleur lien routier entre le quartier et le centre-ville de Montréal. Cependant, des inquiétudes sont soulignées par certains résidents et supporteurs de la TAQ H-M à l'effet que, de la manière dont il est prévu, le projet a des chances de faire augmenter la circulation de transit, soit celle qui passe « à travers » le quartier sans s'arrêter, causant ainsi des problèmes de congestion et de pollution.

Pour pallier cette problématique, la solution proposée de construction d'un tunnel en grande profondeur, documentée et proposée par le GRU H-M¹¹ est partagée par d'autres mémoires (n=7) et quelques répondants aux questionnaires (n=19). Comme nous l'avons mentionné précédemment, l'objectif de la consultation publique visait à indiquer les objectifs à atteindre pour tout réaménagement de la rue Notre-Dame. Les raisons sous-jacentes à la proposition de la solution « tunnel » touchent la pollution, l'enclavement du quartier et la circulation de transit et sont traitées dans cette perspective.

La sécurité et le transport des matières dangereuses

Une autre des dimensions criantes qui émanent de l'analyse, c'est la notion de sécurité. Treize (13) mémoires en font mention et une douzaine de questionnaires soulignent aussi cet aspect. Maintes craintes concernent la vitesse des voitures sur la rue Notre-Dame et le danger qui y est associé. Le quartier étant, entre autre, peuplé de personnes âgées et d'enfants, on a peur que plus d'accidents ne surviennent et ne blessent les personnes.

De nombreux témoignages dont celui de madame Bélanger et de sa fille Marie-Douce, de madame Thériault et madame Émond, également le témoignage de madame Lafortune ont été portés à notre attention sur la sécurité, aspect primordial pour ces mères de familles ou citoyennes. Aussi, elles nous ont particulièrement interpellés à l'égard de la difficulté que représente la traversée de la rue Notre-Dame.

Dans le même ordre d'idée, préoccupé par la santé de ses employés et leur intégrité physique, l'entreprise Sucre Lantic renchérit :

« Pour ce qui concerne nos employés, il nous faut pouvoir compter sur un accès facile et sécuritaire de notre personnel au stationnement tout comme à la raffinerie, côté sud de la rue Notre-Dame que nos employés viennent de l'Est ou de l'Ouest de la rue Notre-Dame . En effet, il faut encore s'attendre à un va et vient constant et intense à certaines heures du jour, que ce soit à pied ou en véhicule. Faute d'une connaissance des plans précis sur le projet, en terme d'accès et de signalisation, nous soumettons cet aspect à titre de préoccupation majeure pour notre

¹¹ Pour plus de détails, consulter les mémoires.

entreprise. Et nous insistons plus spécialement ici sur le qualificatif « sécuritaire » qui ne devrait, quant à nous, souffrir aucun compromis. »

De même, la CCIEIM¹² ajoute :

*« ...elle doit aussi considérer le bien-être du public en général. C'est pourquoi nous voulons que ce projet de réaménagement du boulevard urbain s'inscrive dans une démarche où la sécurité des usagers et du public en général est **garantie**. »*

Nous omettrons les citations des nombreux autres mémoires afin de limiter les redondances, mais il faut prendre en considération ces aspects déterminants pour plusieurs dans l'élaboration du réaménagement de la rue Notre-Dame. Il est proposé comme mesures pour résoudre ce problème diverses solutions qui méritent d'être soulignées :

- Des résidents demandent de faire en sorte que les piétons disposent de plus de temps aux intersections afin de pouvoir traverser la rue sans hâte;
- Pro-est suggère de modifier la réglementation et réduire les limites de vitesse sur la rue Notre-Dame et dans les rue du quartier et surtout de voir à la faire appliquer par les forces policières, peut-être même en installant des mesures de surveillance par écran radar et,
- de prévoir la configuration des intersections afin qu'elles assurent la sécurité du public et contribuent à réduire le nombre d'accidents.

De plus la TAQ H-M¹³ ajoute la notion de maintien des services d'urgences sur la rue Notre-Dame en ayant toujours à l'esprit la préoccupation d'une sécurité adéquate et sans compromis pour la population.

Soulignons en outre que des répondants ont fait mention d'inquiétudes sur la proximité du transport des matières dangereuses par l'utilisation de la rue Notre-Dame et de la potentielle gravité d'un accident impliquant des camions portant des conteneurs remplis de matières nocives ou toxiques pour la santé. Sans vouloir être alarmistes les femmes de la Marie Debut disent dans

¹² Voir liste des acronymes annexe /

¹³ Voir mémoire p. 18

leur mémoire « qu'une catastrophe écologique pourrait advenir » et que des conséquences sérieuses sont à envisager.

Notre constat sur les notions de sécurité ira donc dans le même sens que ceux soulevés par le milieu, soit de mettre de l'avant un plan de mesures d'urgence fonctionnel et en faire une révision annuellement en prenant en considération le passage des produits pouvant être toxiques (représentant un danger pour la population), d'assurer la sécurité des voitures et des piétons par l'aménagement d'intersections sécuritaires et répondant à des normes maximales et sans compromis pour la sécurité des personnes et, mettre en place des limitations de vitesse et des mesures de contrôles dissuasives pour en assurer le respect par les automobilistes et les camions.

L'accès au quartier : commerces et tourisme, Port de Montréal

Comme Sucre Lantic en a fait mention précédemment dans la section sur la circulation, il faut que les industries et commerces soient correctement accessibles. La fonction commerciale doit pouvoir poursuivre son développement tel que souligné par la SHAPEM ¹⁴ dans son mémoire. L'accessibilité au quartier doit être facile tant pour les gens qui y travaillent et ont à faire des chargements ou des livraisons mais aussi pour les gens qui veulent consommer des biens ou des services.

Cela veut dire suffisamment d'entrées et de sorties aménagées sur l'artère principale qu'est la rue Notre-Dame. Assez d'accès pour ne pas créer l'isolement du quartier et « en faire un ghetto » ou l'enclaver davantage comme l'évoquent certains. Mais pas trop d'entrées non plus car on ne veut pas que les rues résidentielles du quartier servent de voies de contournement trop accessibles, si la fluidité n'est pas au rendez-vous.

Il n'y a pas eu beaucoup de commentaires sur des considérations purement techniques au sujet des bretelles et des rues qui devraient servir de sorties ou d'entrées. Ne souhaitant pas détourner le débat sur des avis d'expert quant à la réalisation ou la faisabilité de telles sorties ou aménagements, des entreprises par le biais de leurs mémoires se sont tout simplement

¹⁴ Consulter liste des acronymes à l'annexe 1 de la partie I du rapport et le recueil des mémoires.

positionnées sur la nécessité de maintenir un accès valable au quartier. En voici certaines illustrations dont celles du Théâtre Denise Pelletier :

« Un des éléments importants de ce plan de réaménagement consiste à la facilité d'accès au quartier. Du point de vue d'une compagnie qui est propriétaire d'une salle de spectacle et conséquemment, vend des billets à des spectateurs qui doivent se rendre au 4353 rue Ste-Catherine Est, il est impératif que l'accès soit simple et rapide.(...) Je mentionne aussi que contrairement à la croyance populaire, la majeure partie de notre clientèle provient de l'extérieur de l'île de Montréal. En ce sens, les grands axes routiers qui desservent le quartier Hochelaga-Maisonneuve sont primordiaux : ceux qui viendront du nord-est pourront donc emprunter le raccordement proposé à l'autoroute 25 et ceux qui proviennent de la rive sud comme ceux provenant de l'ouest auront un accès facile et rapide en utilisant la rue Notre-Dame. »

Que ce soit rapporté par le Théâtre sans fil, le Collège de Maisonneuve, ou bien par Michel Maher, responsable de la SDC Ste-Catherine ou encore les représentants de la Promenade Ontario, qui tous souhaitent que les artères commerciales soient accessibles et puissent être visitées facilement, il faut rendre, selon les personnes qui se sont prononcées sur ce sujet, l'accès au quartier fonctionnel et suffisant. Le même son de cloche se fait entendre du côté des organismes voués à la promotion du tourisme tel THM¹⁵, qui veulent eux aussi que le quartier puisse être « envahi » par les touristes!

La signalisation

De plus, la signalisation apparaît pour THM un enjeu important pour favoriser cet achalandage tel qu'il le souligne :

« Ce type d'aménagement suppose un plus grands nombre d'accès au réseau local et donc une meilleure desserte du quartier. THM croit qu'une amélioration de l'accessibilité par le nouveau boulevard devrait favoriser la fréquentation des attraits du pôle Maisonneuve (parc Olympique, Biodôme, Jardin botanique, Univers Maurice-Richard et château Dufresne), de la place du Marché. Des églises patrimoniales, des salles de spectacles, sans oublier les différents commerces qui participent à la vie de quartier.(...) Ainsi une signalisation adéquate devrait pouvoir favoriser l'orientation des visiteurs, en particulier vers le Bureau d'information touristique de la place du Marché. »

Également repris par Serge Quevillon, un résident et développeur immobilier du quartier, la signalisation, par exemple par des lumières et des panneaux évoquant les attraits touristiques, lui semble un enjeu qui ferait connaître « le beau quartier que l'on a et qui est mal connu ». Il voudrait que l'on puisse maintenir un équilibre permettant une accessibilité adéquate au quartier au niveau

¹⁵ Voir mémoires

du nombre d'endroits pour entrer dans le quartier, et surtout favoriser une meilleure information et signalisation des attraits commerciaux ou touristiques.

Le port de Montréal

Quelques préoccupations dans les mémoires (n=3) et les questionnaires (n=6) ont été mentionnées sur l'accès au port de Montréal. Le constat qui se dégage des quelques commentaires est de deux ordres. Premièrement soit l'on souhaite pouvoir enrichir et faciliter les activités portuaires comme la CDEST le suggère tel que nous pouvons le constater à l'intérieur de cet extrait :

« Actuellement, la rue Notre-Dame et les accès au port répondent de plus en plus difficilement aux exigences du transport routier en continuelle croissance dans une structure industrielle et commerciale qui tend à réduire l'entreposage des marchandises par la faveur d'une production et d'une livraison orientées vers le « juste à temps ». Les aménagements proposés par le MTQ amélioreront la desserte du port.

Également souligné par Pro-Est en ces termes :

« L'activité portuaire est en pleine croissance depuis plusieurs années à Montréal. La manutention des conteneurs a supplanté celle des céréales. L'intermodalité est non seulement un élément essentiel de la compétitivité des ports dans le monde, mais la force même de celui de Montréal. La capacité de déplacer rapidement les conteneurs pour les acheminer sur le marché américain est au cœur même de sa réussite. Montréal est une plaque tournante du transport ferroviaire et l'Est de l'île de Montréal en profite largement.

Par ses aménagements le projet de MTQ contribuera à consolider de façon importante l'activité portuaire. D'une part il permettra un meilleur accès des camions aux installations, tout en favorisant un plus grande utilisation du réseau routier intérieur du port. D'autre part en facilitant la reconfiguration des sorties ferroviaires, dessinées à une époque où les activités étaient concentrées dans le Vieux Port, il en augmentera l'efficacité et permettra d'abréger de plusieurs heures le temps de transbordement des marchandises. »

Ou encore l'on déplore que soit si difficile la visite du port de Montréal tel que spécifié par le mémoire de Serge Paiment et quelques questionnaires:

« Le port longe toute la rive du quartier et constitue l'autre obstacle à franchir pour accéder au fleuve. Le deuxième obstacle-celui-là infranchissable à moins d'être carrément délinquant est donc le port de Montréal. C'est un obstacle majeur tant physique que légal. Comme moi, tentez l'expérience de vous aventurer sur le site du port et vous vous ferez expulser « manu militari » par un agent de sécurité. Pour circuler dans le port, vous devez obtenir une permission de l'administration du port. »

Ce qu'il faut à notre avis prendre en note dans cette section c'est la présence imposante et importante de l'acteur qu'est le port de Montréal dans le vécu du quartier. En ce sens, il est

primordial que nous puissions entretenir une collaboration et une communication améliorées avec le port de Montréal afin de mieux pouvoir cerner leurs besoins et enjeux économiques et éventuellement mettre en place des facilités permettant une meilleure accessibilité ou l'organisation de visites à l'intérieur du port.

Le développement du transport en commun

Au-delà de treize (13) mémoires et des quelques questionnaires parlant du développement du transport en commun, il nous est apparu très opportun de faire de ce sujet une thématique en soi. Le développement du transport en commun, tel qu'il a été étudié par les représentants du CLSC Hochelaga-Maisonneuve est présenté de façon convaincante et représente une réelle alternative à étudier et à réfléchir. Il nous semble important de développer des outils et des moyens à l'intérieur du « plan de gestion de déplacements » au niveau du transport en commun.

À ce chapitre, nous nous sommes permis de reprendre de volumineux passages de ce mémoire puisqu'ils décrivaient de belle façon les enjeux et les objectifs que nous entérinons.

« Même en l'absence d'un modèle de développement urbain, les investissements prévus en matière de développement des transports en commun sont un pas dans la bonne direction. Il faut cependant éviter que la faiblesse ou l'ambiguïté des mesures assurant l'utilisation de ces moyens rendus disponibles ne corresponde à un pas en arrière.

Suivant le recensement canadien de 1996, 64% des femmes et 48% des hommes se rendent au travail par d'autres moyens que l'automobile (transport en commun, bicyclette, à pieds) dans Hochelaga-Maisonneuve. Pour Montréal, les chiffres correspondants sont de 48% et 39%.

Pour la région métropolitaine, il s'agit de 33% des femmes et 21% des hommes seulement qui utilisent d'autres moyens que l'automobile. Et trois fois sur quatre (75%) les utilisateurs masculins de l'automobile le font comme conducteurs (2 % comme passagers).

L'utilisation du transport en commun est une pratique urbaine. C'est normal, la densité assurant une plus grande rentabilité de l'investissement. Mais l'investissement dans le plan de transport est-il proportionnel à la densité de population ? Vient-il servir, construire le cœur de l'agglomération ou s'il en retire encore un peu plus de vie pour soutenir la même courbe de développement centrifuge connue depuis 30 ans ?

Le cœur de la métropole, incluant une partie de Laval et de la Rive-Sud, compte pour 16 % du territoire et 77 % de la population. À l'inverse, les 23 % de la population périphérique occupent 84 % du territoire. C'est ce qu'on appelle l'étalement urbain...

Équilibre dynamique ou déséquilibre ?

Avec 762 M\$ pour l' « optimisation » de l'autoroute métropolitaine, 165 M\$ (mais plus probablement 225-250 M, selon nos informations) pour la « modernisation » du tronçon Notre-Dame, en plus des quelques 400 M\$ de parachèvements divers... Ce sont de gros morceaux du plan d'aménagement des transports du ministre.

Il y a bien, du côté du transport en commun quelques morceaux substantiels : métro Anjou, métro Laval... mais on a l'impression que du côté des projets de transport en commun il y a plus d'improvisation (on a ressorti, pour l'occasion, des projets laissés longtemps sur les tablettes), et des projets qui sont à un stade moins avancé de développement. Ce qui nous fait craindre que les projets les plus réalisables à court terme soient les projets favorisant l'automobile et l'étalement urbain.

Nous avons même cru comprendre, non pas entre les lignes mais bien en clair dans le plan du ministère, que la réfection (modernisation) de la rue Notre-Dame serait une priorité - afin de compenser notamment pour la pression accrue qu'engendreront les travaux d'aménagement, notamment ceux du boulevard Métropolitain. Il nous semble que ce moment des grands travaux, qui amènera inévitablement son lot de contraintes pour les voyageurs, devrait être stratégiquement planifié afin de favoriser les changements d'habitudes.

Afin d'utiliser ce moment critique (la période de travaux routiers) pour induire les changements d'habitudes souhaités chez les voyageurs, chaque intervention majeure visant à « moderniser », « optimiser » ou « accroître la fluidité » automobile devrait être précédée par la mise en place d'offres compétitives, tant en termes de vitesse que de confort, en matière de services de transport en commun. Ainsi ces périodes seraient favorables à l'expérimentation, puis l'adoption de nouveaux modes de transport. »

Enfin, pour bien répondre à la commande de proposer des objectifs à atteindre demandée par la consultation publique, voici formulées les recommandations du CLSC qui couvrent l'ensemble des préoccupations, demandes ou objectifs qui sont partie prenante du développement du transport en commun et qui rallient à notre avis les autres considérations affirmées à l'intérieur des autres mémoires.

- Le déplacement d'une partie du camionnage vers cette voie réservée réduisant l'achalandage sur les deux voies actuelles, l'une d'elles devrait être réservée, durant les heures de pointe, au co-voiturage.
- Toute intervention majeure visant à « moderniser », « optimiser » ou « accroître la fluidité » automobile devrait être précédée par la mise en place d'offres compétitives, tant en termes de vitesse que de confort, en matière de services de transport en commun.
- La construction des métro-bus Repentigny et Henri-Bourassa devraient être priorisée dans cet esprit.
- Le ministère devrait examiner sérieusement la possibilité d'une remise sur rail de trains de surface et assurer le redéploiement de trains légers à grande vitesse sur l'île de Montréal, notamment dans l'Est
- Que le gouvernement fédéral crée un fonds pour l'amélioration du transport en commun à même les revenus qu'il soutire des taxes sur les carburants (note : le gouvernement central est le seul des pays de l'OCDE à ne pas financer le transport en commun). L'objectif de ce fonds serait de moderniser et d'étendre l'infrastructure du réseau du

transport en commun et d'absorber les déficits des sociétés municipales de transport en commun. Il permettrait de financer des projets à coûts partagés avec les gouvernements provinciaux et les administrations municipales.

- *Que le gouvernement du Québec revitalise et priorise la solution du transport en commun, en plus d'encourager l'utilisation des modes de transport autres que l'automobile à un seul occupant, en établissant clairement des objectifs à atteindre en matière d'environnement, de santé et de modalités de transport. Afin de favoriser l'arrimage entre ses divers ministères (Transport, Santé et services sociaux, Environnement ainsi que celui de la Métropole), que le Premier ministre du Québec soit le garant et le responsable de l'application et de l'atteinte de ces objectifs.*
- *Revoir immédiatement à la hausse le montant d'argent alloué en matière d'avantages fiscaux qui sont autant d'incitatifs à utiliser le transport en commun et le covoiturage (le programme-employeur avec ses diverses mesures telles que la gestion du stationnement, la vente à rabais de titres de transport en commun, etc.).*
- *Que la Ville de Montréal cesse de construire de nouveaux stationnements à moins qu'il s'agisse d'un incitatif visant à favoriser l'utilisation du transport en commun.*

Avec cette liste impressionnante de recommandations, il est inutile d'ajouter du moins pour l'instant croyons nous d'autres éléments plus pertinents que ceux déjà inscrits.

Cette rubrique met fin à la seconde partie de la présentation des résultats dégagés sur le transports des personnes et des marchandise. Vous remarquerez que certains résultats nous ont parfois obligés à faire un saut vers des notions intimement liées à l'environnement, premier sujet analysé, alors que d'autres tendaient vers le prochain sujet à venir, les aménagements urbains et la revitalisation du quartier. La présentation des résultats aussi structurée et divisée voudrait-elle être, ne pourrait pas se passer de l'indéniable besoin de faire des liens entre les thématiques et de tenter de trouver un sens et une ligne conductrice à tous ces objectifs.

Les aménagements urbains et la revitalisation du quartier

Cette section est celle où les idées abondent, où les propositions sont faciles à faire, bref celle où il a semblé le plus stimulant pour les gens, de proposer des objectifs à atteindre. C'est aussi probablement un des sujets qui s'éloigne le plus, pourrait-on croire, de la fonction plus traditionnelle d'un ministère comme celui des transports qui s'occupe à bâtir des routes.

Cependant, on peut constater que les temps changent et que, l'histoire, même si certains diront comme le vieil adage qu'elle se répète, est là aussi pour témoigner des progrès dans ce secteur qu'à parcouru le ministère des transports en intégrant des mesures autres que directement reliées au transport, tel que l'aménagement des parcs.

Voici un aperçu des sujets qui sont abordés par les questionnaires :

Sujets évoqués	Fréquence
Parcs	40
Accès au fleuve	17
Piste cyclables	17
Tourisme	9
Qualité de vie	7
Port de Montréal	6
Maisons	6
Histoire	4

On peut d'ores et déjà constater que les parcs retiennent l'attention de plusieurs répondants suivi par les préoccupations sur l'aménagement de la piste cyclable et l'accès au fleuve.

Cette fois il semble que les mêmes considérations ou presque, ont été traitées par les mémoires comme on peut le voir sur le tableau suivant :

Sujets évoqués	Fréquence
Parcs	21
Qualité de vie	21
Accès au fleuve	14
Piste cyclables	14
Image du quartier	13
Tourisme	10
Port de Montréal	6
Maisons	6
Histoire	5

La principale différence réside dans l'ajout d'une thématique, celle identifiée « image du quartier » qui revient de temps en temps dans les conversations des résidents qui sont venus s'exprimer auprès des commissaires.

L'aménagement des parcs et les espaces verts

S'il est un sujet qui fait l'unanimité c'est assurément la réunification des parc Morgan et Champêtre que l'on peut identifier comme étant une revendication presque « historique ». L'exercice de consultation populaire de 1983 aura à ce titre, porté ses fruits. Même si quelques commentaires marginaux (n=3) ne voient pas d'un bon œil ce projet que l'on peut qualifier d'audacieux, il n'en demeure pas moins un élément des plus appréciés par 61% des répondants.

Plusieurs commentaires émis au sujet du projet de réunification des parcs incluent aussi la conservation, rénovation et l'aménagement de la caserne Létourneux. Cet élément qui nous semblait appartenir à la catégorie des attraits culturels et historiques est si intimement liés dans l'esprit de plusieurs que nous avons conservé les extraits qui le décrivent dans cette section. Le théâtre sans fil, qui souhaite installer un centre de production dans la Caserne Létourneux exprime :

« En somme, dans le cadre de la mise en valeur du quartier Hochelaga-Maisonneuve, la réunification des deux parcs et la réhabilitation de la Caserne permettront de créer un centre d'attraction récréative, sportive, culturelle et touristique et agiront très certainement comme un des leviers socio-économiques et culturels importants dans les démarches entreprises par les organismes et citoyens du quartier. »

Les interventions préconisées (...) pour la réunification des parcs : aménagements de terrains à vocation sportive (football et baseball), patinoire durant l'hiver, aménagement paysager du terrain devant la Caserne en roseraie et fontaine musicale, jardins pouvant servir de station de repos aux utilisateurs de la piste cyclable, aménagement d'une scène extérieure et d'une pente naturelle gazonnée pouvant accueillir 1500 spectateurs durant l'été, réaménagement de la Tour de la Caserne en observatoire et centre d'interprétation du quartier et du fleuve Saint-Laurent, ouverture sur le fleuve en prolongation du parc Champêtre donnant enfin à la population un accès à notre cours d'eau, illumination du parc et de la caserne pour des raisons de sécurité, de mise en valeur du patrimoine urbain et d'esthétisme. »

Le mémoire du théâtre Denise-Pelletier parle des parcs en ces termes :

« Ce futur parc représente un potentiel énorme pour le développement de l'axe culturel et patrimonial du quartier. La présence d'une caserne rénover où logera le Théâtre sans fil créera une « plus value » au secteur commercial et récréo-touristique de la rue Sainte-Catherine. »

Tandis que le mémoire des copropriétaires du Leclaire Adam Sud Ouest affirme :

« ...à augmenter les espaces verts. (...) Mais nous aimerions que l'aménagement de la rue Notre-Dame soit l'occasion de donner à la population de Hochelaga-Maisonneuve des espaces verts; d'autant que depuis plus de dix ans nous avons pris l'habitude de voir de la verdure le long de la rue Notre-Dame... Nous souhaitons donc : Que le boulevard soit aménagé de façon à permettre la jonction des parcs Morgan et Champêtre, sans passerelle mais bien au niveau du sol.(...) De plus, au coin de Létourneux et Notre-Dame, un bâtiment intéressant pourrait compléter l'aménagement de ce parc. Que la caserne de pompier Létourneux soit conservé et aménagée pour être utilisée dans ce nouvel environnement vert. De plus, nous souhaiterions qu'un jour nos enfants puissent profiter du fait qu'il vivent à proximité d'un des plus beaux fleuve du monde. À cet effet , nous proposons que l'on planifie dès maintenant d'éventuels accès au fleuve et qu'on en amorce l'aménagement avec celui des parcs Morgan et Champêtre. »

Il faut mentionner que plusieurs (n=19) voudraient que d'autres parcs et espaces verts soient disponibles. (voir également le mémoire de la CDEST, Pro-est, GRU H-M, questionnaires, etc.). Le quartier Hochelaga-Maisonneuve est à la recherche des espaces verts, on en souhaite davantage et on insiste pour conserver le peu de verdure que le quartier compte tel que souligné dans l'extrait du procès-verbal du Conseil d'administration des Cuisines Collectives H-M.

La piste cyclable et les équipements sportifs

La réaménagement de la piste cyclable compte aussi parmi les éléments accueillis avec beaucoup d'enthousiasme, tel que mentionné selon THM :

« ...le déplacement et le réaménagement de l'actuelle piste cyclable qui longe la rue Notre-Dame et son identification au réseau Québécois de la « route verte » favoriseront la venue de la clientèle cycliste.(...)Toutefois les nouveaux aménagements cyclables devront être raccordés au réseau local existant et comporter une signalisation destinée à orienter les cyclistes vers les attraits, services et commerces du quartier, notamment la place du marché et le Bureau d'information touristique. »

Des commentaires similaires dans le mémoire de la CDEST (p.12 et 13) viennent renchérir sur l'important travail de consolidation et de préservation de cette piste cyclable. On souhaite qu'Hochelaga-Maisonneuve puisse faire partie intégrante du concept de la « route verte » et que la piste cyclable devienne encore plus agréable, qu'elle contribue à faire connaître le quartier et surtout qu'elle ne le contourne pas.

Des inquiétudes mineures sont par ailleurs décrites par la Marie Debout qui rappelle que la sécurité est encore à l'ordre du jour, et qu'il faut prévoir des mesures améliorées pour la protection des utilisateurs de cette piste cyclable.

Un autre élément a été apporté notamment par Le journal de la rue concernant les installations récréatives et sportives qui sont somme toute bien peu nombreuses dans le quartier.

« Dans nos attentes et nos espoirs, nous avons une pensée pour les jeunes qui ont besoin d'équipements pour leur loisirs et leurs implications. Je rêve à des installations pour le basket-ball, le rollerblade et de skate-board. En ce qui concerne le graffiti, une galerie urbaine, comme il est prévu d'en faire une à la sortie du métro St-Laurent, pourrait permettre aux graffeurs d'avoir leur espace pour pratiquer leur art. »

La clientèle adolescente est nombreuse et il semble que très peu d'équipements sportifs sont disponibles pour eux. Dans un quartier où un grand nombre de jeunes sont présents il appert que l'aménagement de terrains pour pratiquer des sports tels que le football, baseball, soccer, ou encore d'espaces pour une patinoire seraient des mesures intéressantes, qui pourraient permettre

le développement de réseaux d'organisation sportive et du fait, la promotion de l'activité physique comme facteur déterminant d'une amélioration de la santé publique.

Le tourisme et les activités récréatives

Le quartier Hochelaga-Maisonneuve est riche de nombreux attraits touristiques et il faut absolument en assurer la promotion mais aussi en favoriser l'accès. L'organe de promotion du tourisme THM énonce dans ces mots l'urgence d'agir :

« (...) Ainsi la préservation et la mise en valeur de la caserne situé à l'angle de la rue Notre-Dame et Létourneux, véritable joyaux architectural, tout comme la réalisation d'un belvédère d'observation des activités portuaires et du fleuve, créeront un pôle d'attraction à l'extrémité sud de cet axe qui s'organise au nord, à partir de la place du marché.

Également interpellés par ces questions, la CDEST, le Collège Maisonneuve et Pro Est y vont aussi de leur appui dans cette même voie de développement local et proposent des mesures pour stimuler les projets et développer la fonction divertissement au sein du quartier. Plusieurs activités ont déjà le vent dans les voiles, il suffit de poursuivre dans cette lancée et d'exploiter différemment les pôles touristiques (parc olympique, place du marché, piste cyclable, etc.).

Le patrimoine historique et culturel

Des organismes qui œuvrent au développement des aspects patrimoniaux, historiques et culturels ont pignon sur rue depuis fort longtemps. Les trésors regroupés dans le quartier méritent d'être connus et reconnus. À ce sujet, plusieurs personnes (n=10) mentionnent dans les questionnaires que la conservation des éléments d'intérêt historique tels la caserne Létourneux, et certains des vieux bâtiments industriels comme la Tonnellerie mériteraient une attention particulière et une séance de rajeunissement.

Certaines propositions, dont celle d'illuminer les bâtiments intéressants du quartier afin de les mettre en valeur, font état d'une fierté sans pareille et d'une volonté de changer les perceptions parfois négatives sur notre quartier. Dans son mémoire la CDEST en parle en ces termes :

« Selon cette approche (celle de l'historien de l'architecture Luc Noppen), le rôle historique de la fonction portuaire dont témoigne la paroi sud du futur boulevard Ville-Marie pourrait être valorisé au plan visuel, notamment par l'illumination des bâtiments. »

D'autres propositions indiquent des projets de musées, de développement du patrimoine ferroviaire, etc.

L'accès au fleuve et la mise en valeur du port

Un des participants aux audiences a lancé cet appel : « des percées sur le fleuve?! C'est pas assez! Moi, je veux l'accès au fleuve, à ses berges, c'est le fleuve le plus beau au monde! ». Et il a fait vibrer la corde sensible de nombreuses personnes. Nombre de questionnaires (n=17) et de mémoires (n=14) font état tantôt de nostalgie des années passées où le fleuve était plus facilement accessible et moins pollué, tantôt de découragement car « même si près, le fleuve est si loin! »

Il est complexe d'accéder au fleuve pour plusieurs raisons dont voici une description dans le mémoire de monsieur Paiement :

« (...) Deux importants obstacles nous empêchent ou nous limitent l'accès au fleuve : la rue Notre-Dame et le port de Montréal. Même si nous pouvons facilement traverser la rue Notre-Dame aux différentes intersections et cela de façon relativement sécuritaire, cette artère constitue quant à moi une véritable barrière physique et psychologique, qui limite l'accès au fleuve à la population du quartier. Si certaines autoroute ont coupé des quartiers en deux, la rue Notre-Dame, quant à elle, a coupé le quartier Hochelaga-Maisonneuve de sa rive, de son fleuve.

Le projet du MTQ ne doit en aucun cas gêner l'accès au fleuve. Il doit même en faciliter l'accès à tous les endroits stratégiques qui sont actuellement libres ou qui peuvent le devenir à court, moyen ou long terme. »

Bien conscients de la présence d'industries, et de celle non moins imposante du port, sur les abords du fleuve, plusieurs objectifs sont énoncés à l'effet de protéger les points de vues, et de tenter de préserver l'accessibilité éventuelle des berges fluviales.

Cependant, de nombreuses mesures de mise en valeur de l'activité portuaire, méconnue pour le commun des mortels sont proposées : renouer avec l'histoire du port, concevoir des programmes de formation et d'interprétation des activités portuaires, organiser des visites guidées, procéder à

l'illumination de certaines parties, etc. Comme on peut le constater, les idées ne manquent pas et le port suscite encore et toujours la curiosité et l'intérêt.

Les maisons du quartier

Certains mémoires dont celui de la TAQ H-M et celui des Cuisines Collectives, font mention d'une crainte importante : voir un projet de réaménagement de la rue Notre-Dame empiéter sur les terrains, assister à des expropriations et à la démolition de maisons comme cela s'est fait dans les années passées. Il va sans dire que la cicatrice qu'ont laissé en héritage les expropriations des années 1970 ne doit en aucun cas être ouverte à nouveau.

De plus, certains tels que la TAQ H-M, le GRU H-M, la SHAPEM demandent que des habitations, du logement social et coopératif, des condominiums, soient reconstruites sur les terrains laissés vacants.

Enfin, des préoccupations sont soulevées sur la dévaluation des maisons et du cadre bâti.

L'image du quartier et la qualité de vie

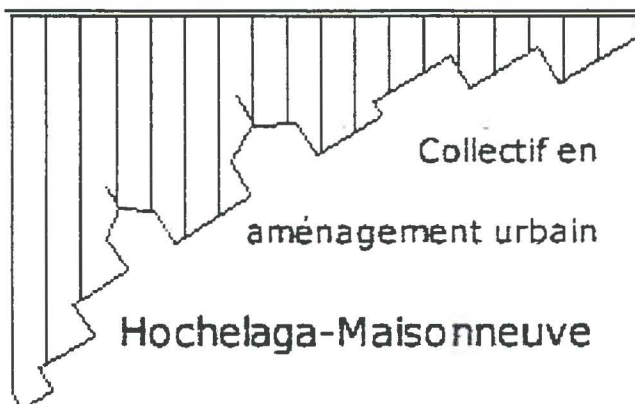
Plusieurs mentions sont faites dans les mémoires concernant l'image du quartier, la qualité de vie et le caractère spécifique du quartier Hochelaga-Maisonneuve. Le sujet demeure intangible, peu décrit mais certains indiquent que la réputation parfois négative que s'est mérité le quartier n'est pas à l'image réelle de ce qu'il est.

C'est pourquoi on voudrait bien que le quartier rehausse son image : que des nouveaux ménages s'y installent, pouvoir « attirer les gens » par les activités touristiques, retenir les propriétaires de quitter le quartier et surtout pouvoir profiter du potentiel de développement positif que représente le réaménagement de la rue Notre-Dame pour mettre en valeur tous les attraits et intérêts du quartier.

CONCLUSION

Après avoir pu ressortir et analyser l'essentiel des données, avoir entendu des témoignages de toutes sortes, avoir pu apprécier la diversité des positions et surtout la vigueur et l'intérêt que porte le quartier à son propre développement, les commissaires ont œuvré à la rédaction de recommandations et de mesures à proposer.

Pour répondre aux buts de cette importante démarche de consultation publique qui vise à identifier les objectifs à atteindre pour le réaménagement de la rue Notre-Dame et à dégager les consensus du milieu sur ce projet, vous trouverez dans la partie III du présent rapport intitulée : Recommandations des commissaires « :LA QUALITÉ DE VIE, UN CHOIX INCONTOURNABLE », les conclusions des commissaires, madame Nicole Forget-Bashonga, monsieur Serge Chénier, monsieur Pierre Larivière et monsieur Paul Leguerrier.



PARTIE III

RECOMMANDATIONS DES COMMISSAIRES

« LA QUALITÉ DE VIE, UN CHOIX INCONTOURNABLE »

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUN 2000

LA COMPOSITION DU CONSEIL DES COMMISSAIRES	3
LA QUALITÉ DE VIE UN CHOIX INCONTOURNABLE	4
Un statu quo inacceptable	4
La nécessité de la tenue d'audiences publiques par le Bureau d'Audiences Publiques sur l'Environnement.....	4
Mandat du conseil des commissaires.....	6
Un contentieux de trente ans entre le quartier et le M.T.Q.	6
La blessure	7
La réparation par un projet exemplaire	7
La réparation par la création d'un fonds de réinvestissement local.....	8
NOTRE RECOMMANDATION EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT	10
La pollution sonore	10
La reconstruction de liens entre la partie sud de Notre-Dame et le reste du quartier.....	11
L'amélioration de la desserte routière du port	11
Les liens entre le quartier et cette nouvelle voie rapide.....	12
Le dérangement important pendant la période de chantier	12
LES AMÉNAGEMENTS COMPLÉMENTAIRES.....	13
La piste cyclable.....	13
La mise en valeur de bâtiments patrimoniaux	13
La réunification du parc Morgan et du parc Champêtre	13
UNE GESTION DE CETTE NOUVELLE INFRASTRUCTURE RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT	14
RAPPEL DES RECOMMANDATIONS	16

LA COMPOSITION DU CONSEIL DES COMMISSAIRES



Madame Nicole Forget-Bashonga

directrice générale de la Cuisine collective Hochelaga-Maisonneuve.



Monsieur Serge Chénier

ex-directeur de la Caisse populaire Bourbonnière.



Monsieur Pierre Larivière

directeur de la Maison de la culture Maisonneuve.



Monsieur Paul Leguerrier

directeur général du CLSC Hochelaga-Maisonneuve.

LA QUALITÉ DE VIE UN CHOIX INCONTOURNABLE

Avant même d'entendre la présentation du premier mémoire, le conseil des commissaires avait été saisi de deux éléments faisant consensus dans le milieu. Le premier de ces éléments était à l'effet que le statu quo était inacceptable. Le deuxième élément faisant consensus, portait sur la nécessité de la tenue d'une consultation publique sur ce projet du ministère des Transports du Québec par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).

Le conseil des commissaires tient donc à rappeler ces deux éléments de consensus.

Un statu quo inacceptable

Les audiences populaires de 1983, tenues dans le quartier par le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve sur le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame, ont réussi à contrer le projet de l'époque du ministère des Transports du Québec de construire une autoroute sur l'emprise de la rue Notre-Dame. Cependant, la mobilisation du milieu en ce début des années quatre-vingt contre ce projet d'autoroute n'a pas pour autant empêché que la rue Notre-Dame soit aujourd'hui quotidiennement empruntée comme une voie d'accès rapide entre l'Est de Montréal et le Centre-ville. Et c'est cet usage quotidien, autant par les automobiles aux heures de pointe que par les camions de toutes dimensions avec son lot de congestion chronique, qui rend la situation actuelle inacceptable pour tous et particulièrement pour les résidents du quartier.

La nécessité de la tenue d'audiences publiques par le Bureau d'Audiences Publiques sur l'Environnement

La construction d'une infrastructure de la nature de celle qui est mise de l'avant par le ministère des Transports du Québec comporte une dimension métropolitaine bien évidente. Cette seule dimension justifierait un débat public sur la réalisation d'un tel projet. En plus, on ne peut occulter les conséquences environnementales de la construction de tels ouvrages. Si la réalisation de liens

routiers efficaces et fluides entre l'Est de Montréal et le Centre-ville doit répondre aux impératifs de la circulation des personnes et des marchandises, elle doit aussi répondre aux impératifs environnementaux que commande la qualité de vie des résidents des quartiers que ces infrastructures traversent.

La construction de routes et particulièrement la construction de voies rapides, d'autoroutes ou d'infrastructures lourdes de transport, a de tout temps été associée au progrès et au développement économique, aujourd'hui, il faut trouver le moyen de lui associer aussi le respect de la qualité de vie et de l'environnement.

Mandat du conseil des commissaires

C'est dans la perspective de participer et de contribuer au débat nécessaire autour de la réalisation de ce projet déterminant pour l'avenir du quartier, de l'Est de Montréal, de la Ville de Montréal et de toute la communauté métropolitaine, qu'ont été tenues ces audiences et que nous vous en livrons aujourd'hui ce que nous en avons tiré. C'est à titre d'acteurs engagés dans le milieu que nous avons accepté ce mandat et non à titre d'experts en matière de développement routier.

Le mandat des commissaires était d'abord d'entendre les présentations des participants aux audiences publiques. Ceux-ci devaient ensuite tenter d'obtenir des participants, les précisions sur leurs préoccupations, leurs appréhensions et leurs suggestions quant au réaménagement de la rue Notre-Dame. Les commissaires ont dû par la suite tenter de traduire si nécessaire les contenus des mémoires et des présentations en objectifs à atteindre pour le projet de réaménagement. Finalement, les commissaires devaient tenter d'identifier, si possible, les consensus du milieu sur les objectifs à atteindre par le projet.

Un contentieux de trente ans entre le quartier et le M.T.Q.

Pour bien refléter la forte impression que les audiences publiques nous ont laissée, il nous faut souligner à quel point la population du quartier a vécu comme un outrage les gestes posés par le ministère des Transports du Québec dans le dossier de la rue Notre-Dame au début des années soixante-dix. C'est une blessure profonde qu'a laissée le MTQ dans le tissu urbain du quartier. Et cette blessure provoque encore beaucoup de méfiance de la part des résidents du quartier face à ce ministère.

Quand a refait surface le projet du MTQ de compléter le lien routier rapide et efficace entre l'Est de Montréal et le Centre-ville, rien n'a été épargné pour ménager la susceptibilité des résidents face à ce projet. Des mots comme « autoroute » ont été bannis du vocabulaire du MTQ. Les appellations « modernisation de la rue Notre-Dame » et « boulevard urbain » ont plutôt été retenues par le MTQ pour décrire son projet. Ce vocabulaire n'en cache pas moins la réalité et les objectifs que le projet

du MTQ poursuit. Si le MTQ parlait aujourd'hui de compléter l'autoroute Ville-Marie, un profond sentiment de défaite s'emparerait de ceux et celles du quartier qui se sont hier battus contre ce projet.

Pour dépasser ce sentiment de défaite, il faut que la population du quartier soit partie prenante de la solution et que le projet du MTQ devienne aussi la solution que le quartier retienne pour régler cette difficile relation de proximité entre une infrastructure de cette nature et un milieu de vie.

La blessure

Depuis le début des années soixante-dix le quartier Hochelaga-Maisonneuve vit avec une large blessure encore loin d'être cicatrisée. La démolition de plus de mille deux cent logements et la migration des populations ainsi délogées se font encore aujourd'hui sentir économiquement et socialement dans le quartier. Le message que livraient ces démolitions en était un de mépris à l'endroit d'un quartier ouvrier ancien et de la population qui l'habitait, tout ça au nom du progrès.

Cette blessure encore vive commande un extrême doigté dans les sutures à y pratiquer. Ce n'est que par une approche qui reconnaisse en partant cette blessure et qui intègre dans la solution présentée, la réparation à cette blessure, que l'on peut espérer rallier la population à tout projet de réaménagement de la rue Notre-Dame.

La réparation par un projet exemplaire

L'exemplarité du projet de réaménagement de la rue Notre-Dame devrait être la première forme de réparation à offrir à la population du quartier. Cette exemplarité doit s'établir en premier lieu sur la sensibilité du projet face au milieu. Il est en effet devenu coutumier de consacrer des efforts et de l'argent aux études d'impact sur l'environnement. Ainsi, la flore, la faune, les eaux souterraines, le paysage pour ne nommer que ces éléments sont autant d'aspects sur lesquels on désire connaître les impacts avant que ne se réalisent les projets d'envergure. Il faudrait que l'impact social de ce

projet du MTQ, commencé il y a près de trente ans, fasse aussi l'objet d'études, de mesures et de solutions adaptées au milieu de vie qu'il affecte et qu'il affectera encore longtemps.

L'exemplarité du projet doit aussi être fondée sur la qualité de l'ouvrage réalisé. L'imagination et la créativité doivent être mises à contribution. La recherche de solutions innovatrices doit être à la hauteur du défi. La qualité de l'ouvrage doit se retrouver dans les matériaux employés comme dans les aménagements, tant aux niveaux technique qu'esthétique. Il n'y a pas d'économie à rechercher à l'égard de la qualité dans la réalisation de l'ouvrage, puisque ces économies seraient directement répercutées sur la qualité de vie dans le quartier.

L'exemplarité du projet doit par ailleurs, être aussi le fait de la vision globale dont il est inspiré. La construction de routes n'est pas la seule façon d'apporter des solutions aux problèmes de déplacement des personnes et du transport des marchandises. On ne peut en effet, apporter une solution au chapitre du transport sans avoir d'effet sur le développement social, économique et urbain de toute une région. C'est pourquoi, une solution sectorielle au chapitre du transport doit s'inscrire dans une stratégie globale de développement. La réalisation d'un projet exemplaire peut fournir l'élément déclencheur de tout un processus de re-développement du milieu.

La réparation par la création d'un fonds de réinvestissement local

Au-delà de l'exemplarité du projet, ce dernier doit aussi offrir au quartier le moyen de réparer les dommages causés. La création d'un fonds inspiré de la règle du 1% dans le domaine des arts nous semble tout à fait indiquée dans les circonstances. Ce fonds doté d'un capital d'environ deux millions de dollars ou l'équivalent de 1% du coût de réalisation de l'ouvrage viendrait soutenir des initiatives locales apportant des solutions aux problèmes chroniques et persistants provoqués par la démolition de logements tels que la débandade commerciale de la rue Sainte-Catherine et la déstructuration profonde de certains milieux. Ce fonds géré localement serait voué à la revitalisation du milieu.

L'étalement urbain et le développement des réseaux autoroutiers

Réfléchir et se questionner aujourd'hui sur la construction d'une infrastructure routière de cette importance ne peut se faire dans une autre perspective que celle du développement urbain. La construction d'une telle route vient-elle encore renouveler la bénédiction à l'étalement urbain en facilitant le déplacement des personnes de la banlieue vers le Centre-ville ? Considérant que c'est ce développement des banlieues qui a créé la problématique de la congestion chronique des voies d'accès au Centre-ville, peut-être est-il temps de s'attaquer aux origines du problème plutôt qu'à ses effets perceptibles ? Construire des routes, sans cesse plus performantes, c'est répondre à la demande, c'est collectivement s'y soumettre et c'est peut-être aussi se condamner à toujours fournir une réponse en deçà des attentes. Ne nous enfermons pas dans une spirale sans fin, qui crée au fil des réponses qu'elle amène une nouvelle demande toujours plus difficile à combler.

Il est vrai que les gens qui habitent aujourd'hui la banlieue le font en toute légalité. Le choix qu'ils ont fait, ils l'ont fait légitimement pour se donner une qualité de vie. Il ne faudrait pas que ce choix fasse que la qualité de vie de notre quartier en soit affectée.

Nous n'avons pas décelé lors des audiences ou à la lecture des mémoires, d'attitude revancharde de la part du milieu face aux banlieusards automobilistes qui ont besoin d'un accès rapide efficace et confortable au Centre-ville. Nous avons par ailleurs constaté que le milieu n'allait pas pour autant accepter de payer de sa qualité de vie cet accès rapide au Centre-ville pour les banlieusards.

NOTRE RECOMMANDATION EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT

Nous avons retenu d'évoquer par une forme physique les objectifs que nous avons pu recueillir lors de cette consultation. La forme retenue est la construction d'une voie rapide en tranchée sur toute la longueur de l'extrémité est à l'extrémité ouest du quartier. Nous recommandons par ailleurs que cette tranchée comporte le plus possible de sections couvertes par des ponts permettant le passage à niveau du nord au sud de la rue Notre-Dame et par des plates-formes les plus larges possibles, sans toutefois que celles-ci ne commandent, à cause de leur largeur, de ventilation forcée ou de système d'évacuation de secours.

D'autre part, le tracé du lien entre le tronçon Souigny et la rue Notre-Dame devra être le plus loin possible de la limite est du quartier. L'axe du boulevard L'Assomption nous paraît à cette fin tout indiqué.

La pollution sonore

L'une des préoccupations qui ressort de cette consultation c'est le bruit généré par la circulation intense de véhicules et particulièrement de véhicules lourds (camions, camions-remorque, autobus). Cette appréhension vient de l'expérience actuelle de la cohabitation du milieu résidentiel avec la rue Notre-Dame. Mise à part la distance en certains endroits et le maigre écran végétal, il n'y a pas de barrière efficace pour arrêter la propagation de sons venant de la rue Notre-Dame telle qu'elle est actuellement aménagée.

Par ailleurs, les feux de circulation encore présents sur cette artère utilisée comme une voie rapide, provoquent des arrêts et des départs qui sont une source importante de bruit.

La construction de voies en tranchée permet de mieux gérer les bruits qui en émanent. La ségrégation du trafic est-ouest et du trafic nord-sud par la construction de ponts, élimine les arrêts et départs causés par les feux de circulation sur la voie rapide. La plantation d'arbres dans le terre-plein au centre de la tranchée permettra d'absorber une partie des bruits résultant du passage de véhicules. Le traitement des surfaces des parois pourra aussi contribuer à amortir

le bruit. Le revêtement de la chaussée par l'utilisation de matériaux de première qualité pourra lui aussi contribuer à réduire le bruit. Aucun effort d'innovation en cette matière ne doit être épargné.

La reconstruction de liens entre la partie sud de Notre-Dame et le reste du quartier

La construction en tranchée même si elle crée une barrière physique entre les cotés nord et sud, autorise, sans grand frais, la réunification de ceux-ci par la construction de ponts ou de plates-formes. La multiplication de ces ponts et de ces larges plates-formes en plus de requalifier certains secteurs résidentiels au chapitre du contrôle de la pollution sonore, permet de reconstituer des liens entre les deux rives de cette tranchée. Ces liens peuvent aussi permettre d'accroître la quantité et l'accessibilité à des espaces verts de qualité. Nous mentionnerons trois exemples pour illustrer notre propos. D'abord le secteur parc Champêtre parc Morgan, le secteur du square Dézéry et le secteur de la rue Viau où la bande verte actuelle est particulièrement étroite. Si certains autres liens à considérer aujourd'hui seraient difficilement justifiables à cause de leur vis-à-vis actuel du côté sud de la rue Notre-Dame, il faut aussi voir leur pertinence dans la perspective de protéger des potentiels pour l'avenir. L'ouverture sur un entrepôt aujourd'hui peut devenir un accès au fleuve demain.

L'amélioration de la desserte routière du port

La construction de ces voies rapides en tranchée, avec une plus grande fluidité de la circulation assure une meilleure desserte pour le port de Montréal. La présence du port dans notre milieu est génératrice d'un achalandage considérable de camions. Pour limiter l'impact de cet achalandage sur la qualité de vie dans le quartier, nous proposons que les sorties du port vers cette nouvelle voie rapide soient contrôlées de telle sorte que les voies routières appartenant au port soient davantage utilisées par le trafic généré par le port. Ainsi, les véhicules se dirigeant vers l'Est seraient contraints d'utiliser la sortie située à l'extrémité est du quartier, alors que les véhicules se dirigeant vers l'Ouest devraient utiliser la sortie située à la limite ouest du quartier. Cette façon de gérer les sorties du port éloignerait une portion importante du trafic de camion des secteurs habités du quartier.

Nous n'avons malheureusement pas eu l'occasion de discuter de cette recommandation avec les autorités du Port de Montréal, puisque celle-ci n'ont ni participé à nos audiences locales, ni répondu à l'invitation que nous leur avons faite de nous rencontrer après les audiences.

Les liens entre le quartier et cette nouvelle voie rapide

La question de l'enclavement est délicate. Les positions qui ont été soutenues lors des audiences sont tributaires de l'expérience de cohabitation avec la rue Notre-Dame dans sa version actuelle. Il a été dénoncé lors des audiences que certaines des rues du quartier servent de déversoir à la rue Notre-Dame aux heures de pointe ou en cas de congestion majeure. La construction de voies rapides en tranchée avec un nombre limité d'entrées et de sorties devrait être assortie de mesures dissuasives à l'utilisation des rues du quartier comme voies alternatives à cette nouvelle voie rapide en cas de congestion. La sécurité de nos rues résidentielles doit être traitée en priorité par rapport à toutes autres considérations.

Nous recommandons trois liens entre cette nouvelle voie rapide et le quartier, l'un à l'extrémité est du quartier au environ de la rue Viau, un autre à la hauteur du boulevard Pie IX et un dernier à l'extrémité ouest du quartier à la rue Alphonse-D. Roy.

Par ailleurs, l'accès au quartier devrait être facilité pour ceux qui désirent s'y rendre. Une signalisation adéquate devrait informer les automobilistes des différentes destinations possibles (artères commerciales, équipements culturels ou touristiques) dans le quartier.

D'autre part, l'accès à cette nouvelle voie rapide à partir du quartier devrait aussi être facilité pour améliorer localement le transport des personnes et des marchandises.

Le dérangement important pendant la période de chantier

La période de construction de cette nouvelle route risque d'être particulièrement pénible tant pour les utilisateurs quotidiens que pour les résidents du quartier. Des mesures particulières devront être prises pour éviter de transformer les rues du quartier en voies d'accès rapides au Centre-ville durant cette période. Une offre concurrentielle et alléchante en matière de transport en commun devrait être développée préalablement à la réalisation du chantier.

LES AMÉNAGEMENTS COMPLÉMENTAIRES

La piste cyclable

Des travaux d'une telle envergure et d'une telle importance pour le quartier fournissent aussi l'occasion de moderniser des infrastructures comme la piste cyclable. L'aménagement des abords de cette nouvelle route peut, et ce à peu de frais, permettre l'aménagement d'une piste cyclable comparable en qualité avec ce qu'il y a de mieux à Montréal.

La mise en valeur de bâtiments patrimoniaux

Les abords de cette nouvelle route sont encore occupés par un certain nombre de bâtiments qui ont une valeur patrimoniale. La construction de cette voie rapide est en soit une occasion toute trouvée de préserver, consolider et mettre en valeur ces bâtiments en collaboration avec les groupes du milieu voués à cette mission.

La réunification du parc Morgan et du parc Champêtre

La réunification du parc Morgan et du parc Champêtre demandée dès 1983 lors des audiences publiques de l'époque fait aujourd'hui partie des plans du ministère des Transports du Québec. Cette réunification ouvre une première fenêtre sur le fleuve. Elle permet par ailleurs la mise en valeur de la Caserne no1 de la rue Létourneux. Cette réunification ouvre un potentiel nouveau d'utilisation de tout cet espace vert. La réalisation de ce potentiel peut nous autoriser à entrevoir une éventuelle et réelle porte sur le fleuve.

UNE GESTION DE CETTE NOUVELLE INFRASTRUCTURE RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT

Comme nous l'avons mentionné précédemment, la construction de route n'est pas la seule façon de répondre aux défis du déplacement des personnes et du transport des marchandises. D'un point de vue environnemental, au chapitre de la pollution de l'air et de la production de gaz à effet de serre, la construction de route est probablement la pire des solutions. Soulignons par ailleurs que la construction de cette nouvelle voie rapide se justifie, entre autre, par l'avènement du "just in time", cette nouvelle orientation dans le "management" en matière d'inventaire, qui fait porter sur le dos des collectivités des coûts encore très mal définis. Le défi du déplacement des personnes peut quant à lui trouver des solutions dans le transport en commun. C'est pourquoi notre aval à la construction d'une voie d'accès rapide, efficace et confortable au Centre-ville est assorti de certaines réserves.

Les réserves que nous vous transmettons sont d'importance. En premier lieu, nous recommandons que d'aucune manière la construction de cette nouvelle route ne favorise les déplacements individuels en automobile aux heures de pointe. Les voies ajoutées devraient être réservées, durant les heures de pointe, au covoiturage et au transport en commun. Les pronostics quant à l'usage individuel de l'automobile pour se rendre au travail sont alarmants et commandent des mesures immédiates de dissuasion. En second lieu, nous recommandons que le développement du transport en commun soit traité de façon prioritaire afin de développer une offre en matière de transport en commun concurrentielle à l'usage individuel de l'automobile.

Pour appliquer au secteur des déplacements individuels en automobile comme à d'autres secteurs d'activité humaine, le principe de l'utilisateur payeur nous suggérons l'instauration de taxes substantielles perçues sur les frais de stationnement au Centre-ville et strictement dédiées au développement du transport en commun. Cette forme de taxation viendrait corriger un avantage consenti à ceux qui fréquentent quotidiennement le Centre-ville et qui sont les premiers responsables de la congestion par rapport à ceux qui le fréquentent occasionnellement. Cette taxe ramènerait les tarifs mensuels de stationnement au coût du stationnement sur parcomètre ou du

stationnement tarifé à l'heure. Cette mesure respecte le choix de celui qui tient à l'usage quotidien de sa voiture, mais elle lui en fait assumer un plus juste coût.

Nous recommandons par ailleurs l'application rigoureuse des lois et des règlements concernant la sécurité routière et l'état d'entretien des véhicules, et particulièrement des poids lourds, en ce qui a trait aux systèmes d'échappement.

Nous recommandons aussi que l'entretien de cette nouvelle voie rapide soit planifié non seulement dans la perspective d'assurer la pérennité de l'ouvrage mais aussi dans celle du maintien de la performance de cet équipement en matière d'atténuation des nuisances comme le bruit et la poussière.

RAPPEL DES RECOMMANDATIONS

- *Nous recommandons que la nouvelle voie d'accès rapide au Centre-ville soit construite en tranchée sur toute la longueur du quartier et que celle-ci soit couverte par des ponts ou de larges plates-formes sur le plus de sections possibles sans toutefois nécessiter le recours à de la ventilation forcée ou à des systèmes d'évacuation sophistiqués. Et que toutes mesures possibles d'atténuation des nuisances (bruits , poussières, gaz, etc.) soient prises*
- *Nous recommandons que la nouvelle voie d'accès rapide au Centre-ville soit gérée de telle sorte que celle-ci ne favorise en aucune manière le transport individuel des personnes en automobile aux heures de pointe.*
- *Nous recommandons qu'une offre de transport en commun concurrentielle au transport individuel en automobile soit développée préalablement à la réalisation du chantier.*
- *Nous recommandons que les accès à partir du quartier à cette nouvelle infrastructure, comme les accès au quartier à partir de celle-ci soient conçus dans le respect de la dynamique du milieu et surtout de la qualité de vie de ses résidents.*
- *Nous recommandons la création d'un fonds pour soutenir les efforts de restructuration du quartier visant à réparer les dommages causés il y a de cela trente ans. Sur le modèle du programme du 1% du milieu des arts nous recommandons que ce fonds soit doté d'un capital d'environ deux millions de dollars ou l'équivalent de 1% du coût de réalisation de l'ouvrage.*

_____ FIN _____

ANNEXES

Liste des annexes

1. Liste des acronymes utilisés
2. Liste des partenaires du CAUHM
3. Communiqués de presse
4. Rapport des journées portes ouvertes
5. Correspondance
6. Outils de cueillette de données
7. Bulletins d'information
8. Annonce des audiences publiques locales
9. État de la participation des audiences publiques locales
10. Correspondance reçu après les audiences publiques locales

*RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUN 2000*

ANNEXE 1

LISTE DES ACRONYMES UTILISÉS

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUIN 2000

LISTE DES ACRONYMES

Bureau d'audiences publiques en environnement
Centre Local de Service Communautaire Hochelaga-Maisonneuve
Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve
Comité Zone d'Intervention Prioritaire Jacques-Cartier
Conseil de Développement Local et Communautaire
Corporation de Développement de l'Est
Groupe de Recherche Urbain Hochelaga-Maisonneuve
Ministère des Transports- Gouvernement du Québec
Pavillon d'Éducation Communautaire
Société d'Habitation Populaire de l'Est de Montréal
Société de promotion et de concertation de L'Est de l'Île de Montréal
Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve
Tourisme Hochelaga-Maisonneuve

B.A.P.E.
CLSC H-M
CAUHM
ZIP Jacques-Cartier
CDLC
CDEST
GRU H-M
M.T.Q.
PEC
SHAPEM
PRO-EST
TAQ H-M
THM

ANNEXE 2

Liste des partenaires du CAUHM

*RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUIN 2000*

LISTE DES PARTENAIRES

- *Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve* *Paul Labonne*
- *Attaché politique du Député de Hochelaga-Maisonneuve Réal Ménard-Chambre des communes* *Paul Trottier*
- *Centre Local de Service Communautaire Hochelaga-Maisonneuve* *Paul Leguerrier*
- *Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve* *Jean-Guy Ranger
Jean-Jacques Bohémier
Geneviève Hervieux*
- *Comité Zone d'Intervention Prioritaire Jacques-Cartier* *Claire Vanier*
- *Conseil de Développement Local et Communautaire* *Yvon Gagnon
Michel Roy*
- *Corporation de Développement de l'Est* *Laurent Blanchard
Lucie Régimbald*
- *Groupe de Recherche Urbain Hochelaga-Maisonneuve* *Pierre Brisset*
- *La promenade Ontario* *Roger Gallagher*
- *La promenade Ste-Catherine Est* *Michel Maher*
- *Ministère des Transports- Gouvernement du Québec* *Pierre-André Dugas
Jean-Michel Boisvert
Marie-Élaine Rochon*
- *Pavillon d'Éducation Communautaire* *Normand Robert*
- *Port de Montréal* *Michel L Lesage*
- *Responsable du bureau de comté de la députée de Hochelaga-Maisonneuve, Madame Louise Harel, ministre d'État aux Affaires municipales et à la métropole et ministre responsable des Aînés, Gouvernement du Québec* *Monique C. Blanchet*
- *Société d'Habitation Populaire de l'Est de Montréal* *Jean-Pierre Racette*
- *Société de promotion et de concertation de L'Est de l'Île de Montréal PRO-EST* *Pierre Baraby*
- *Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve* *Daniel Vanier*
- *Tandem* *Michel Fortin*
- *Théâtre Denise-Pelletier* *Rémi Brousseau*
- *Théâtre Sans fils* *André Viens*
- *Tourisme Hochelaga-Maisonneuve* *Jean-François Tremblay*
- *Ville de Montréal* *Francine Leduc*

ANNEXE 3

COMMUNIQUÉS DE PRESSE

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUIN 2000

COMMUNIQUÉ

Le réaménagement de la rue Notre-Dame Un dossier à suivre.

Montréal, le 15 décembre 1999 - Le ministère des Transports du Québec (M.T.Q.) revient une fois encore avec un projet visant à compléter les voies rapides entre l'Est de Montréal et le centre-ville en empruntant l'axe actuel de la rue Notre-Dame. Encore une fois, ce projet soulève les passions dans le quartier. Le ministère des Transports du Québec semble toutefois avoir appris de ces tentatives antérieures. Car la démarche qu'il propose aujourd'hui apparaît, en effet, plus respectueuse des préoccupations et des attentes de la population du quartier.

Les orientations de l'avant-projet du ministère des Transports du Québec constituent pour plusieurs une réponse intéressante à certaines des revendications de la population entre autre au chapitre de la réunification des parcs Champêtre et Morgan, ainsi que de l'amélioration de l'aspect sécuritaire de la piste cyclable. Malgré les aspects positifs du projet du M.T.Q. certains groupes du quartier demeurent méfiants face à l'annonce de ce projet. Ils craignent en effet que les mesures compensatoires, accessoires au projet du M.T.Q. dans le cadre du réaménagement de la rue Notre-Dame, ne dissimulent les conséquences néfastes sur l'environnement et la qualité de vie des résidents riverains.

Cherchant une réponse à ces problèmes de circulation et d'environnement un certain nombre d'organismes se sont regroupés pour reformer la Table d'aménagement du quartier et ont formulé une option proposant la construction d'une autoroute en tunnel en alternative à l'option de boulevard urbain développée par le M.T.Q.

Si certains se sont déjà prononcés contre l'avant-projet du M.T.Q. d'autre ont plutôt choisi de travailler à la bonification de la proposition du M.T.Q. Tous reconnaissent cependant que la situation actuelle n'est plus acceptable. C'est dans ce contexte que le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve s'est vu confier par les tenants de l'une et l'autre option le mandat d'informer la population du quartier sur les intentions du M.T.Q. relativement au réaménagement de la rue Notre-Dame. Cette démarche vise à permettre à la population du quartier de se positionner face à cet important projet. Le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve a, par ailleurs, le mandat de développer et d'argumenter une position reflétant un consensus du milieu sur la question du réaménagement de la rue Notre-Dame suite à la consultation de la population et des organisations du quartier.

C'est donc à cet effet que se sont tenues dans le hall d'entrée du théâtre Denise-Pelletier, les 30 novembre et 1^{er} décembre dernier, des journées portes ouvertes pour faire connaître à la population les options de réaménagement de la rue Notre-Dame. Ces journées furent aussi l'occasion de recueillir certains commentaires de la part des visiteurs sur les options de réaménagement.

Ces commentaires ne révèlent toutefois aucune surprise: les préoccupations et les appréhensions soulevées par le projet du M.T.Q. sont de façon déterminante de nature environnementale (pollution de l'air et niveau de bruit liés à l'augmentation appréhendée du volume de circulation), alors que l'option tunnel est perçue comme performante sur ces aspects. Par contre, le réalisme de la faisabilité financière de l'option tunnel a été mise en doute par de nombreux visiteurs. Par ailleurs, la qualité des aménagements de la piste cyclable et les

possibilités qu'ouvrent les passages à niveau au dessus du boulevard, permettant la réunification des parcs Champêtre et Morgan ainsi que l'agrandissement du parc Dézéry, suscitent beaucoup d'intérêt.

Suite à cette première étape d'information, vous serez invité comme résidant du quartier ou comme organisation du milieu, à faire connaître vos préoccupations face à ce projet dans le cadre d'audiences publiques qui seront organisées localement par le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve au début de l'an prochain. Les préoccupations exprimées lors de ces audiences constitueront par la suite la base du consensus que le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve s'engage à défendre face à ce projet de réaménagement. Les priorités ainsi établies par le milieu seront présentées au M.T.Q. comme les objectifs à atteindre pour le quartier, par tout projet de réaménagement de la rue Notre-Dame.

Votre participation à l'expression des préoccupations et des priorités dans le réaménagement de la rue Notre-Dame est donc importante et déterminante. Soyez donc attentifs à l'invitation qui vous sera faite dans les semaines qui viennent.

30

Source : Jean-Jacques Bohémier
Directeur de projet
523-4443

COMMUNIQUÉ

Le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve demande que le BAPE tienne des audiences publiques sur le réaménagement de la rue Notre-Dame en boulevard urbain.

Montréal, le 21 janvier 2000-Les partenaires du Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve demandent au ministre de l'environnement du Québec Monsieur Paul Bégin de mandater le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) à tenir des audiences publiques sur le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame en boulevard urbain.

C'est lors d'une réunion qui s'est tenue le 18 janvier dernier, dans les locaux du Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve, sur la question du réaménagement de la rue Notre-Dame, qu'une résolution à cet effet fut adoptée. Cette rencontre avait pour objectif de présenter, pour fin d'approbation par ses partenaires dans ce dossier, la démarche de consultation publique locale élaborée par le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve sur ce projet majeur du ministère des Transports du Québec (MTQ) dans Hochelaga-Maisonneuve. Face aux prises de position étalées publiquement dans les médias ces dernières semaines, il a d'abord fallu vérifier si ces positions étaient conciliables avec celle adoptée par la majorité des partenaires présents.

Après discussions, l'assemblée de représentants du milieu a fait consensus sur la nécessité du réaménagement de la rue Notre-Dame. En effet, tous conviennent, que le statu quo est inacceptable et qu'il est nécessaire d'agir dans les plus brefs délais. L'assemblée a aussi évalué que la conjoncture économique et politique était présentement favorable à la réalisation d'un projet plus sensible et plus attentif à la réalité et aux besoins du quartier Hochelaga-Maisonneuve. L'assemblée a, par ailleurs, conclu que le réaménagement de la rue Notre-Dame ne règlera pas tous les problèmes de transport de la région métropolitaine et des impacts de ces problèmes sur le quartier Hochelaga-Maisonneuve. Aussi l'assemblée s'attend à retrouver dans le « Plan métropolitain de transports » que doit déposer sous peu le ministre Guy Chevrette, les solutions à cet ensemble de problèmes.

Suite aux précédentes considérations et dans le contexte où le MTQ propose un projet de réaménagement de la rue Notre-Dame en boulevard urbain, l'assemblée des partenaires présents a pris l'engagement de présenter les préoccupations et de soutenir les demandes et les suggestions du milieu à l'égard de ce projet, dans la perspective de le bonifier.

À cet effet, l'assemblée a confirmé le mandat de consultation du Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve auprès de la population ainsi que des groupes et organisations du milieu en soulignant toutefois qu'au-delà des questions d'aménagement, les impacts environnementaux plus spécifiquement sous l'angle de la santé publique et de qualité de vie des citoyens, doivent aussi recevoir une attention particulière.

Le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve mettra donc à contribution l'expérience qu'il a acquise en 1983, alors qu'il avait organisé les audiences populaires sur la proposition de prolongement de l'autoroute Ville-Marie sur les terrains expropriés par le ministère des Transports du Québec au début des années 70.

COMMUNIQUÉ

Réaménagement de la rue Notre-Dame

LE COLLECTIF EN AMÉNAGEMENT URBAIN TIENDRA DES AUDIENCES PUBLIQUES LOCALES EN MAI ET S'OPPOSE À TOUT PROJET DE PONT AVEC LA RIVE-SUD

Montréal, le 22 mars 2000- Malgré les rumeurs persistantes de la construction d'un pont par le secteur privé entre le Rive-Sud et Montréal, pont qui serait rattaché au boulevard Ville-Marie, les partenaires du Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve comptent tenir, tel que prévu l'automne dernier, des audiences publiques locales. De plus, les partenaires affirment leur totale opposition à un tel projet de pont qui ne fera qu'augmenter le volume de circulation tout en contribuant à l'aggravement de l'étalement urbain.

Lors d'une réunion tenue le 14 mars pour faire le point sur le calendrier des activités déjà planifiées, ils ont unanimement réitéré l'importance et la nécessité de réaménager la rue Notre-Dame mais en précisant qu'ils appuient, par ailleurs, les démarches favorisant le développement du transport en commun. En outre, afin de lever toute ambiguïté et pour être en mesure d'informer et de consulter la population d'Hochelaga-Maisonneuve de manière adéquate, le Collectif exige le dépôt par le ministère des Transports des plans reliés au réaménagement de la rue Notre-Dame et ce, d'ici la fin mars.

Les audiences publiques locales, initialement prévue en avril, auront lieu un mois plus tard, soit en mai. La population sera donc invitée à participer activement à ces consultations publiques. Elles visent à recueillir les préoccupations des résidents et les objectifs que devra atteindre le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame pour répondre aux besoins de la population. Il est particulièrement important que les résidentes et résidents, les organismes et les entreprises du quartier Hochelaga-Maisonneuve se prononcent sur ce projet.

Diverses façons de participer à ces audiences seront proposées. On pourra soit déposer un mémoire, remplir un questionnaire guide ou encore faire une présentation verbale. Ces audiences se tiendront devant un conseil de commissaires issu de gens du quartier, représentant les milieux économiques, institutionnels et communautaires. La composition du conseil des commissaires sera dévoilée dans les semaines à venir. Il aura pour mission de dégager les consensus émergeant des audiences et d'en faire la synthèse dans un rapport. Ce rapport, reflétant la position et les objectifs souhaités par le milieu concernant le réaménagement de la rue Notre-Dame, sera déposé lors d'éventuelles audiences publiques, devant le Bureau des audiences publiques en environnement (B.A.P.E.). Celles-ci ont déjà été réclamées publiquement par le Collectif et ses partenaires, en janvier dernier.

Enfin, les audiences publiques locales seront précédées d'une campagne d'information afin de permettre à la population de s'informer et de se préparer à cet important événement. Rappelons que pour le Collectif en aménagement urbain il s'agit d'une seconde expérience d'audiences publiques locales sur le même sujet. La première ayant eu lieu en 1983 et s'étant conclu par le dépôt d'un rapport dont les recommandations de l'époque sont aujourd'hui sérieusement prises en considération à l'intérieur même du projet actuel du MTQ, entre autres, en ce qui concerne la réunification des parcs Morgan et Champêtre.

COMMUNIQUÉ

Réaménagement de la rue Notre-Dame

Le conseil des commissaires est maintenant formé pour les audiences publiques locales des 4, 5 et 6 mai prochain

Montréal, le 29 mars 2000-Le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve rend publique la composition du conseil des commissaires chargé de recueillir les commentaires et recommandations de la population de Hochelaga-Maisonneuve sur le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame, lors des audiences publiques locales qui se tiendront les 4, 5 et 6 mai prochain au CLSC Hochelaga-Maisonneuve, situé au 1611 de la rue Orléans.

Ce conseil, représentant des secteurs variés de Hochelaga-Maisonneuve tels que les milieux communautaire, économique, culturel et institutionnel, sera constitué de madame Nicole Forget-Bashonga, directrice de la Cuisine Collective Hochelaga-Maisonneuve, de monsieur Serge Chénier, ex-directeur de la Caisse populaire Bourbonnière, de monsieur Pierre Larivière, directeur de la Maison de la culture Maisonneuve et enfin, de monsieur Paul Leguerrier, directeur général du CLSC Hochelaga-Maisonneuve. En outre, le Collectif s'est assuré la collaboration de monsieur Gérald Larose, ex-président de la Confédération des Syndicats Nationaux (CSN), à titre d'animateur modérateur.

« L'assemblée des partenaires du Collectif avait retenu divers critères pour la sélection des commissaires qui sauraient bien sentir le pouls de la population et recueillir les opinions du milieu, a expliqué monsieur Jean-Jacques Bohémier, directeur de projet au Collectif. Nous voulions des personnes qui sachent écouter les gens, qui aient une connaissance profonde du quartier Hochelaga-Maisonneuve, de sa dynamique unique ainsi qu'une implication assidue dans le milieu. Je crois que ce pari a été tenu et que les audiences publiques locales auront la participation populaire souhaitée par nos partenaires. »

Un solide conseil des commissaires

Ouvrant dans le quartier depuis de nombreuses années, madame Forget-Bashonga a pris la barre, depuis 7 ans, de la Cuisine Collective Hochelaga-Maisonneuve, un organisme qui encadre et aide des groupes de personnes à faire l'apprentissage de la cuisine de manière économique et qui offre aussi des services de traiteur. Sous sa gouverne, cet organisme a acquis le statut d'entreprise d'insertion. Madame Forget-Bashonga s'est engagée activement dans le quartier en participant au Conseil d'administration de la Corporation de développement de l'Est (CDEST) pendant 4 ans. Elle siège également au C.A. du Conseil de Développement Local et Communautaire d'Hochelaga-Maisonneuve (CDLC) depuis déjà six ans. Fait important à noter, alors qu'elle travaillait au Pavillon d'Éducation Communautaire (PEC), elle a été nommée commissaire pour la Commission populaire sur l'aménagement du boulevard Ville-Marie en 1983. Madame Forget-Bashonga connaît bien les enjeux qui ont été discutés aux audiences de 1983 et pourra assurément amener des éléments intéressants grâce à cette expérience antérieure d'audiences publiques locales.

Bien connu du milieu pour son soutien à de nombreux organismes et sa participation remarquée à certains événements dans le quartier, monsieur Serge Chénier est très au fait des principaux enjeux économiques et sociaux de Hochelaga-Maisonneuve. À la tête de la Caisse populaire Bourbonnière de 1991 jusqu'à tout récemment, monsieur Chénier est gouverneur de la Halte-Répît, président d'honneur du Gala Hommage aux bénévoles 2000 et membre du C.A. de la Corporation de développement de l'Est (CDEST) depuis

quatre ans. De plus, il met à contribution ses précieuses compétences au profit du comité de financement de Tourisme Hochelaga-Maisonneuve (THM).

Intéressé aux questions d'aménagement depuis belle lurette, monsieur Pierre Larivière compte parmi les fondateurs du Collectif en aménagement urbain (CAUHM). Directeur de la Maison de la culture Maisonneuve, il a fait sa marque dans le quartier par les importants efforts qu'il a su déployer à mettre sur pied des événements tels que le Festival Coups de cœur francophone, le Festival Orgues et couleur et aussi, l'événement Évidemment Jazz. Il a aussi été président des Fêtes du centenaire du quartier en 1983 et il est un des fondateurs de l'Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve.

Et enfin, monsieur Paul Leguerrier, directeur du CLSC Hochelaga-Maisonneuve depuis 1991, est un acteur important du développement social et un ardent défenseur de la qualité de vie des gens du quartier. Par ses idées novatrices, il a fait de ce CLSC une institution qui s'est profondément implantée dans le milieu et qui joue un rôle majeur dans la recherche de mesures et de projets structurants pour la population d'Hochelaga-Maisonneuve. Il a, lui aussi, été membre du C.A. de la Corporation de développement de l'Est (CDEST) pendant 4 ans. Il a débuté sa carrière en animant un projet de rénovation urbaine pour ensuite se bâtir une réputation enviable dans le domaine de la gestion de la santé et des services sociaux. Directeur des communications au Conseil de la Santé et des Services sociaux de l'Outaouais avant de passer à la direction générale du CLSC de Hull, il a tour à tour occupé des fonctions au sein du service familial Centre-Sud de Montréal, du Centre des Services Sociaux du Montréal métropolitain, et de la Société canadienne de la Croix-Rouge.

Quant à monsieur Gérald Larose, un habitué des grands débats de société par sa longue carrière syndicale à titre de président de la Confédération des Syndicats Nationaux (CSN), il évoque un leadership profondément engagé à la défense de ses membres. Encore tout récemment, il fut coprésident du Sommet du Québec et de la jeunesse. Depuis son départ de la CSN, il enseigne à l'UQAM où il partage sa longue expérience avec ses étudiants. Monsieur Larose connaît par ailleurs très bien le quartier Hochelaga-Maisonneuve puisqu'il a déjà travaillé pour le CLSC Hochelaga-Maisonneuve comme organisateur communautaire avant d'entreprendre la carrière qui l'a porté dans les hautes sphères du militantisme syndical.

Rappelons que ce conseil de commissaires aura pour mission de dégager les consensus émergeant des audiences et d'en approuver la synthèse effectuée par le Collectif. Un rapport, reflétant la position et les objectifs souhaités par le milieu concernant le réaménagement de la rue Notre-Dame, sera déposé lors d'éventuelles audiences publiques, devant le Bureau des audiences publiques en environnement (B.A.P.E.).

COMMUNIQUÉ

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME

DÉBUT DES AUDIENCES PUBLIQUES : LE QUARTIER S'EXPRIME ET MONSIEUR GÉRALD LAROSE ANIME

Montréal, le 4 mai 2000 — Le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve amorce aujourd'hui, en compagnie du conseil des commissaires et de Gérald Larose qui agira à titre d'animateur-moderateur, les audiences publiques locales concernant le réaménagement de la rue Notre-Dame. Rappelons que ces audiences locales serviront à recueillir les attentes de la population et à dégager un consensus sur des objectifs qu'elle souhaite voir atteints à l'occasion de ce réaménagement.

Cette démarche innovatrice de consultation publique mobilisant un ensemble d'acteurs communautaires, économiques et institutionnels du quartier Hochelaga-Maisonneuve constitue la première réaction populaire au Plan de gestion des déplacements du ministre Chevrette. Cette consultation s'insère dans le processus stratégique de développement d'une position concertée de la part du quartier Hochelaga-Maisonneuve afin d'influer sur la bonification du projet du ministère des Transports, lors des éventuelles audiences publiques en environnement du B.A.P.E.

Un quartier qui s'exprime énergiquement et se responsabilise

Les audiences visent à fournir à la population résidente, la possibilité d'exprimer ses opinions et préoccupations et de faire connaître les objectifs d'un réaménagement de la rue Notre-Dame. C'est aussi une occasion d'agir de façon pro-active dans le quartier pour l'amélioration de la qualité de vie. La population dispose de divers moyens mis sur pied pour favoriser une plus grande implication. Les gens pourront soit déposer un mémoire, remplir un questionnaire-guide ou encore faire une présentation verbale. À cet effet, on peut d'ores et déjà affirmer, avec plus de cinquante questionnaires déjà remis, environ une dizaine de mémoires à venir, et tout près de trente inscriptions de gens venant prendre la parole aux audiences, que le milieu s'implique de façon exemplaire pour prendre en main son avenir.

Par la suite, un rapport sera rédigé par les commissaires, reflétant la position du milieu sur le réaménagement de la rue Notre-Dame. Le feed-back étant un levier important de mobilisation, les résultats contenus dans ce rapport seront largement diffusés auprès de la population et le rapport sera par la suite déposé au B.A.P.E.

Des élus qui supportent la démarche du quartier Hochelaga-Maisonneuve

Personne ne s'étonnera de l'indéfectible support à la démarche de consultation publique de la ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole et députée du quartier, Louise Harel. En effet, madame Harel considère particulièrement important que la population fasse connaître ses demandes par cette structure de consultation. Également impliqué à l'assemblée des partenaires du Collectif en aménagement urbain, le député du Bloc québécois Réal Ménard, qui nous honorera de sa présence en soirée, supporte et encourage cet exercice de démocratie réalisé par le processus d'audiences publiques.

Le ministère des Transports dépose ses premières études d'impact

Les représentants du MTQ nous ont fait savoir qu'une partie du projet d'études d'impact a été déposé auprès du ministre de l'Environnement, monsieur Bégin, afin de démarrer le processus d'évaluation environnementale. Ces premiers chapitres concernent la mise en contexte du projet et cumulent des données sur l'état actuel du milieu. On retrouvera dans ces parties des informations sur une foule de sujet tels que : les orientations du projet visant la mise en valeur du quartier, une analyse des besoins sur la sécurité, les volumes de circulation, les attentes du milieu, des données sur la population, la biologie du milieu, le patrimoine, le bruit et les vibrations, etc. Ces chapitres et les suivants, une fois approuvés par le ministre de l'Environnement, seront rendus publics pour consultation par la population.

Les audiences publiques du Collectif en aménagement urbain s'insèrent donc parfaitement dans le calendrier stratégique du processus voulant que, suite au dépôt du projet par le MTQ auprès du ministre de l'Environnement, une requête en bonne et due forme pour la tenue d'audiences publiques par le B.A.P.E., peut être formulée. Il y a fort à parier que parmi les recommandations des commissaires cette demande soit réitérée.

–30–

Source : Jean-Jacques Bohémier, directeur de projet, Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve, 523-4443

ANNEXE 4

RAPPORT DES JOURNÉES PORTES OUVERTES

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUN 2000

**RÉAMÉNAGEMENT
DE LA RUE
NOTRE-DAME**

RAPPORT-SYNTHÈSE

***RECONTRES D'INFORMATION TENUES
LE 30 NOVEMBRE 1999 ET LE 1^{ER} DÉCEMBRE 1999***

COLLECTIF EN AMÉNAGEMENT URBAIN HOCHELAGA-MAISONNEUVE

Quelques informations générales

- Nous avons reçu la visite d 'environ 150 personnes.
- 141 personnes ont signé le registre de participation dont 81 personnes le 30 novembre et 60 personnes le 1er décembre.
- 81 personnes ont complété un carton de commentaires.

Méthodologie

- Nous avons utilisé la méthode d'analyse de contenu.
- Chacun des cartons de commentaires a été étudié et les idées différentes séparés en énoncés différents et comptabilisé en catégories.
- Ex.: Si une personne a inscrit sur son carton à la question :
Quels sont les impacts négatifs: *Coûts trop élevés, pollution étendue sur tout le quartier.*
- Nous avons comptabilisé cet énoncé en deux idées distinctes et traité les données dans deux catégories de réponses:
 - a. Coûts trop élevés
 - b. Pollution
- Donc le nombre d'énoncés n'égale pas le nombre de cartons remplis.

Mise en garde

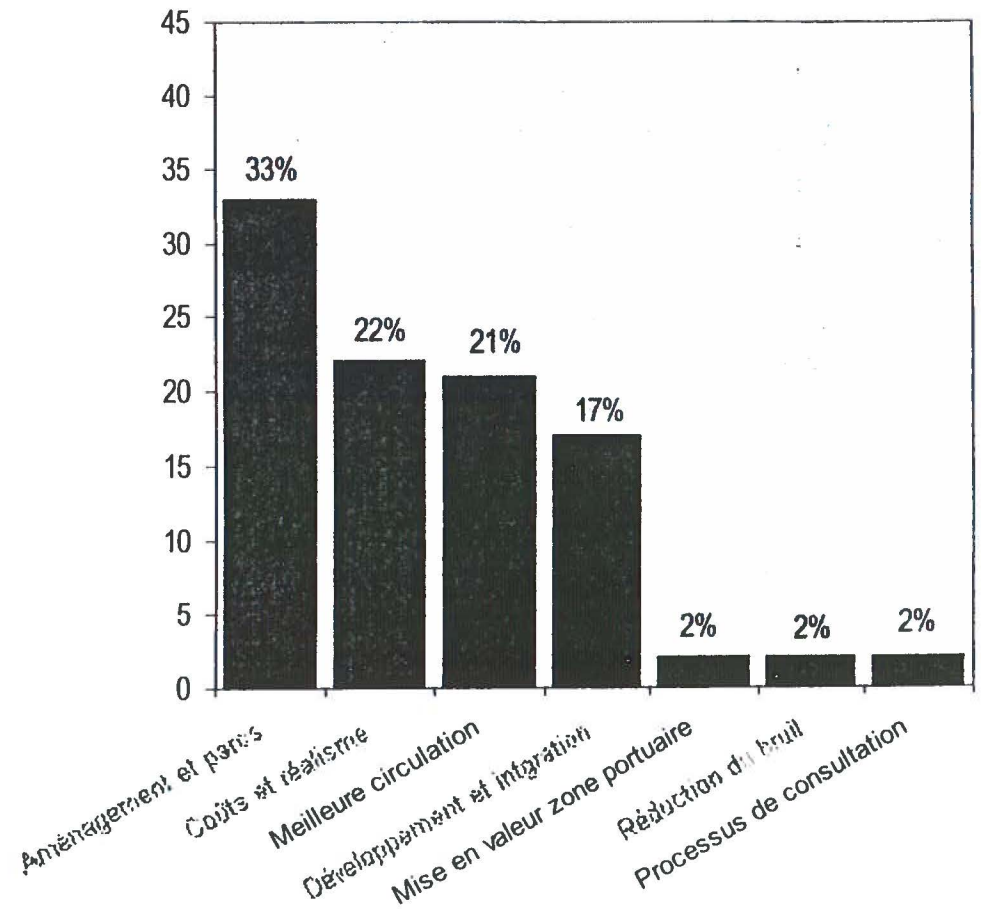
- Il est important de se rappeler que les commentaires recueillis sont des PERCEPTIONS des personnes et non des données factuelles.
- L'objectif de cette cueillette de données ne visait pas la prise de position sur l'un ou l'autre des projets *MAIS* à recueillir les inquiétudes, préoccupations et questions de la population afin de connaître les avis des gens concernés par *le réaménagement de la rue Notre-Dame*.

Les résultats

- Les éléments **positifs** du projet de **boulevard urbain** du Ministère des Transports du Québec (le chiffre $n = 87$ indique le nombre d'énoncés émis sur cette question).
- Les éléments **négatifs** du projet de **boulevard urbain** du Ministère des Transports du Québec (le chiffre $n = 121$ indique le nombre d'énoncés émis sur cette question).
- Les éléments **positifs** du projet de **tunnel** (le chiffre $n = 102$ indique le nombre d'énoncés émis sur cette question).
- Les éléments **négatifs** du projet de **tunnel** (le chiffre $n = 68$ indique le nombre d'énoncés émis sur cette question).

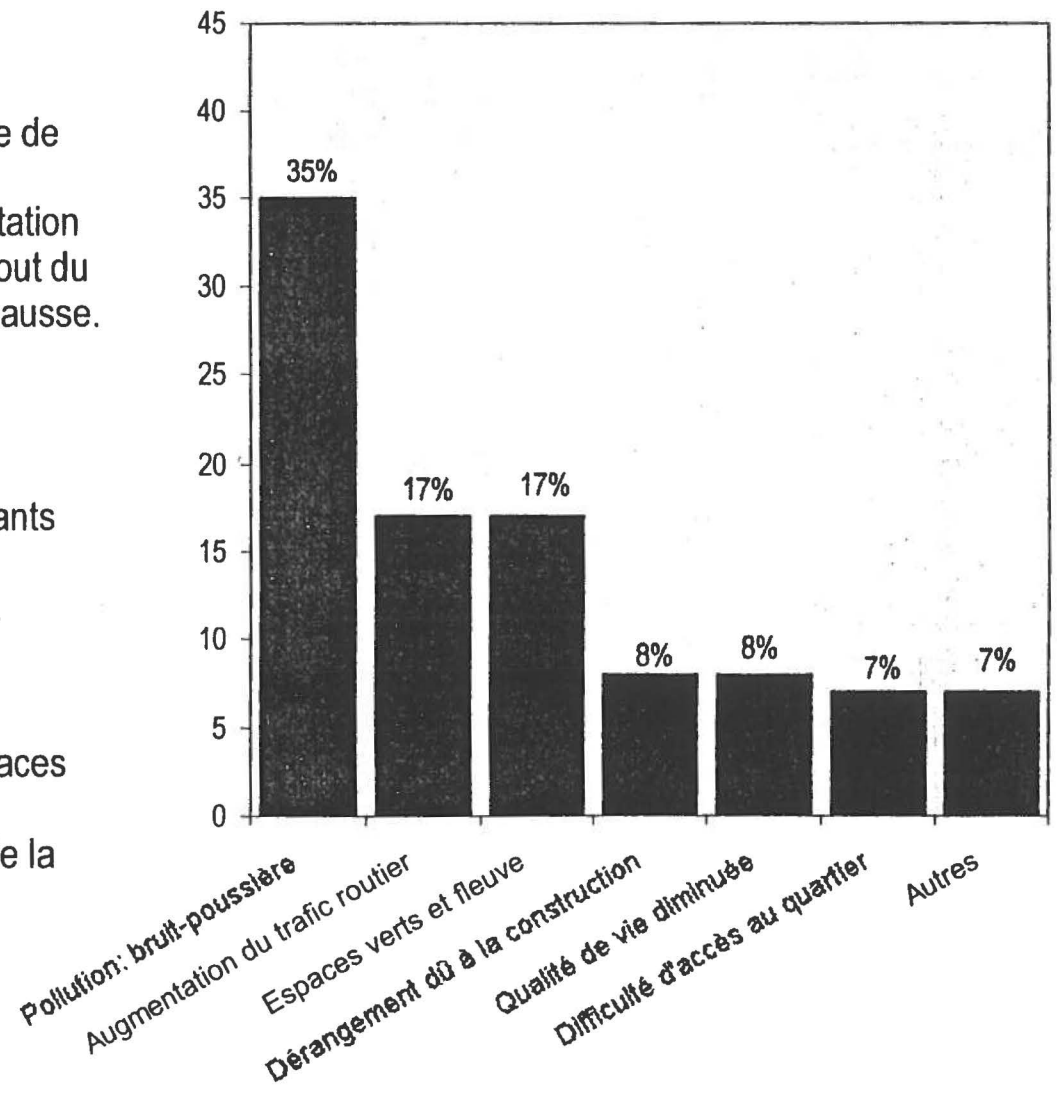
Les éléments positifs du projet MTQ (n = 87)

- ➔ L'élément qui apparaît comme étant le grand avantage est l'aménagement des parcs, la valorisation des espaces verts, la mise en valeur des aspects touristiques et patrimoniaux du quartier, ainsi que l'accès au fleuve (33% des énoncés)
- ➔ Le coût du projet ainsi que son réalisme en terme de coûts subséquents (entretien, temps de construction du chantier) rassemble 22% des énoncés.
- ➔ La perspective d'amélioration de la circulation de la rue Notre-Dame, la diminution du transit dans le quartier ainsi que la meilleure sécurité rallient 21% des énoncés émis.
- ➔ Enfin, le projet proposé apparaît pour plusieurs (17%) comme une opportunité de développement et de revitalisation du quartier, et semble rehausser la qualité de vie des citoyens.



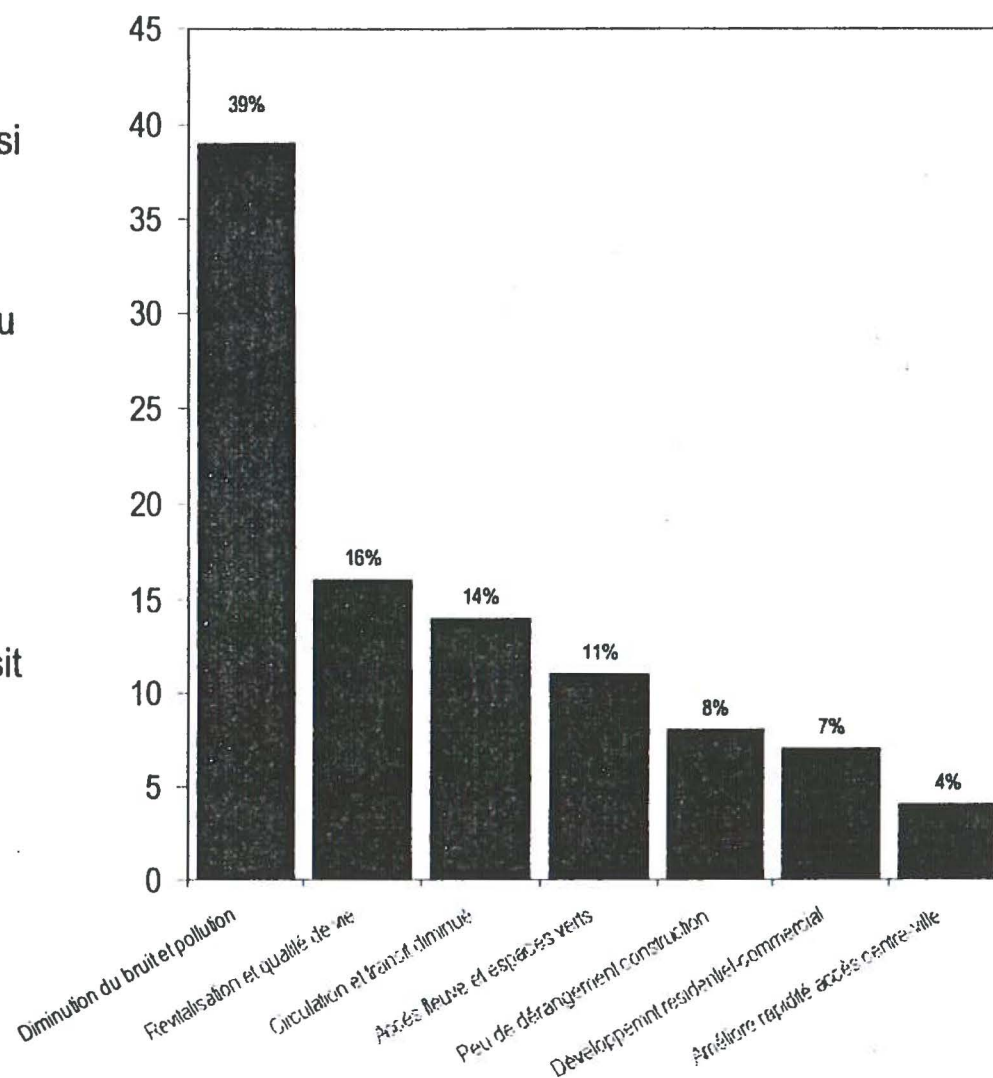
Les éléments négatifs du projet MTQ (n = 121)

- L'élément qui inquiète le plus demeure de loin (35% des énoncés) les aspects environnementaux tels que l'augmentation de la pollution, de la poussière et surtout du bruit et des effets inhérents de cette hausse.
- Également, la hausse du volume de circulation sur la rue Notre-Dame est appréhendé, ce qui, selon les répondants contribuerait à l'accroissement des impacts néfastes sur l'environnement.
- Certaines craintes sont également mentionnées (17%) à l'égard des espaces verts existants et de leur maintien, du difficile accès au fleuve et au port et de la piste cyclable.



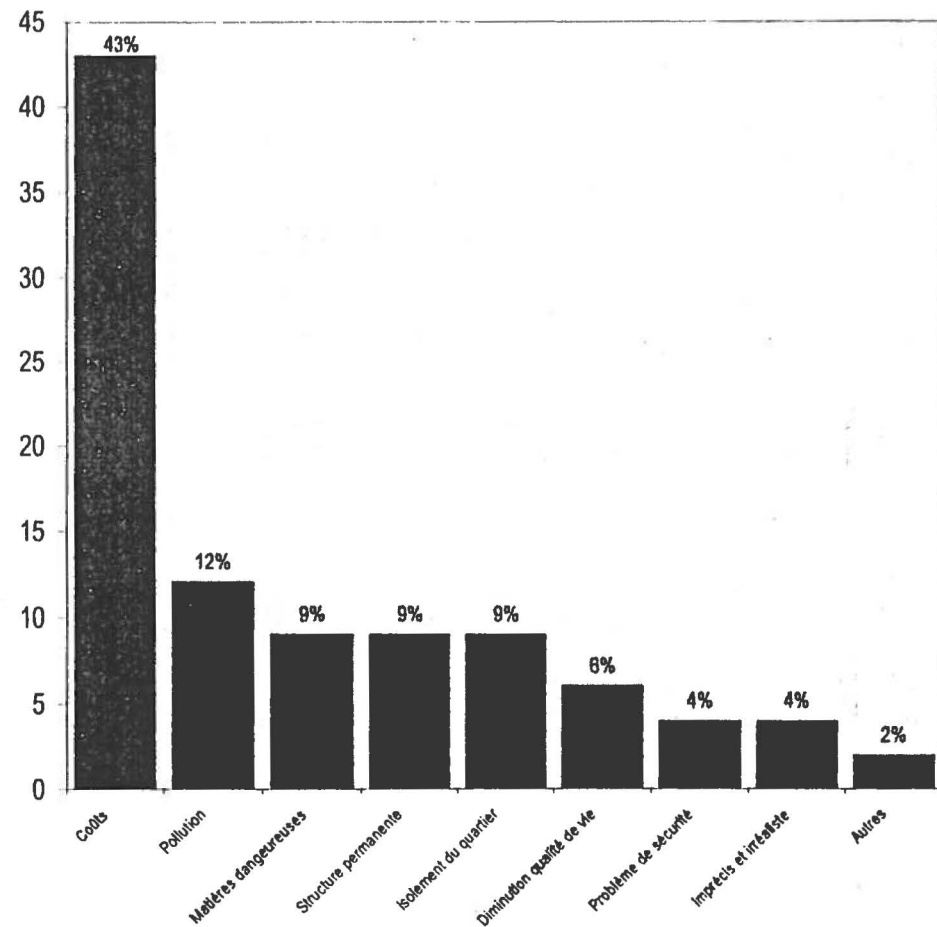
Les éléments positifs du projet du tunnel (n = 102)

- ➔ Les perceptions des répondants (39%) concernant ce projet sont à l'effet que les impacts sur le bruit qui provient de la rue Notre-Dame sera grandement diminué, ainsi que la pollution et les émanations de gaz.
- ➔ L'amélioration de la qualité de vie et de la santé des résidents, la préservation du tissu urbain actuel, ainsi que la revitalisation du quartier apparaissent comme des points positifs. (16%)
- ➔ Certains croient que le projet (14%) amènerait une baisse considérable de la circulation sur la rue Notre-Dame et de ce fait une diminution de la circulation de transit dans le quartier.
- ➔ Enfin, 11% des énoncés concernent l'amélioration de la vue et de l'accès au fleuve, et une meilleure utilisation des espaces verts et des aménagements environnants.



Les éléments négatifs du projet du tunnel (n = 68)

- ➔ Beaucoup d'énoncés (43%) mentionnent les coûts trop élevés d'un tel projet ainsi que les coûts secondaires d'entretien importants.
- ➔ Pour certains (12%) le problème de pollution et d'évacuation des gaz demeurent et les tours de ventilation constituent un élément causant du bruit.
- ➔ Certains énoncés (9%) évoquent la problème du transport des matières dangereuses et des camions qui persistent et passe encore sur Notre-Dame.
- ➔ D'autres (9%) concernent le danger d'isolement et d'enclavement du quartier à cause de la diminution de l'achalandage.
- ➔ L'ampleur du projet de construction et l'énorme structure permanente apparaît pour des répondants (9%) comme un impact négatif.



Quelques constats...

- L'augmentation de l'achalandage des voitures dans le quartier semble favorable à certains car selon eux cela aiderait économiquement les artères commerciales alors que d'autres y sont moins favorables et souhaitent la tranquillité et le moins d'achalandage possible.
- De nombreux commentaires sont formulés sur la pollution et ses impacts.
- Plusieurs interrogations demeurent à ce jour sans réponses précises.

ANNEXE 5

CORRESPONDANCE

*RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUIN 2000*



Montréal, le 9 juin 1999

Monsieur Jean-Michel Boisvert
Agent de recherche en planification socio-économique
Ministère des Transports
Direction de l'Île de Montréal
Service des projets

**Objet: Séances de travail sur la "modernisation de la rue
Notre-Dame à Montréal"**

Monsieur,

Suite aux échanges sur le projet de réunification des parcs Champêtre et Morgan lors de la rencontre du 27 mai dernier entre des groupes du milieu d'Hochelaga-Maisonneuve, des membres du personnel de certains services de la Ville de Montréal ainsi que du Port de Montréal, de représentants politiques et de représentants du ministère des Transports, un certain malaise s'est exprimé quant au calendrier des prochaines rencontres ainsi que de leur contenu.

Certains sont d'avis que soit tenue, dans un premier temps une présentation du concept dans son ensemble avant d'analyser et ultimement d'avaliser les solutions particulières et spécifiques à des composantes du projet. Certains ont même évoqué une rupture de nos échanges sur le projet si une telle présentation du concept dans son ensemble n'était pas tenue préalablement à toutes autres rencontres.

C'est pourquoi je me fais l'écho de ces commentaires et de ces positions pour vous inviter à procéder à cette présentation du concept global, quitte à ce que soient différées les rencontres et les séances de travail sur des éléments particuliers du projet de modernisation de la rue Notre-Dame.

Veuillez agréer, Monsieur Boisvert, l'expression de nos sentiments distingués.

Jean-Jacques Bohémier
directeur de projet

c. c. aux participants à la rencontre



Montréal, le 23 août 1999

Monsieur Jean-Jacques Bohémier
Directeur de projet
Collectif en aménagement urbain
Hochelaga-Maisonneuve
3987 rue Sainte-Catherine est
Montréal (Québec)
H1W 2G7

OBJET : Réponse à la lettre du 9 juin 1999
Modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal
Projet : 20-5200-8837

Monsieur,

Le 15 mars 1998, le Ministère a procédé à une présentation d'ensemble du concept qui serait mis de l'avant. Cette présentation a été suivie d'une rencontre thématique, soit le raccordement des parcs Morgan et Champêtre. Des rencontres ont également eu lieu avec des groupes des autres secteurs concernés. Suite à ces rencontres, où des attentes ont été exprimées, un concept d'ensemble appelé « avant-projet préliminaire – version provisoire » a été complété.

Ce concept se veut un reflet des attentes du milieu ainsi que du potentiel de mise en valeur du corridor. Ce concept se veut également une proposition réaliste compte tenu des contraintes de réalisation rencontrées (contraintes techniques, sécurité publique, coût, etc).

/2

Le Ministère propose maintenant de procéder de la façon suivante afin de permettre à tous les intéressés de s'exprimer :

Activités	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Janvier
Avant-projet préliminaire						
▪ Version provisoire ▪ Version finale ▪ Consultation des partenaires ▪ Présentation publique						
Étude d'impacts						
Approbation des études par le MTQ						
Dépôt des études auprès du Ministère de l'Environnement					☆	

Une présentation du concept d'ensemble avec les groupes intéressés et une bonification du concept, s'il y a lieu, pourrait donc avoir lieu la 1^{re} et la 2^e semaine de septembre 1999. Une présentation publique de type « journée porte ouverte » pourrait se tenir la 4^e semaine de septembre 1999 dans les quartiers directement touchés.

Le Ministère est conscient que certains groupes peuvent être mal à l'aise avec une démarche participative centrée sur des éléments particuliers, surtout lorsqu'une telle démarche rend plus explicite les attentes, les contraintes et les enjeux parfois fort divergents. Le but, pour le moment, est d'intégrer le mieux possible ces attentes au projet.

Le Ministère ne s'oppose en aucune manière à un débat de fond (justification et valeur du concept proposé). Cependant, un tel débat devrait avoir lieu avec un concept complet et une étude d'impact complète, c'est-à-dire avec l'ensemble des informations rendues disponibles pour l'ensemble des partenaires, donc après la finalisation de l'étude d'impact et de l'avant-projet.

Nous réitérons notre invitation à participer au développppement d'un concept le plus près possible de vos attentes. Votre participation sur des éléments particuliers du projet ne limite en rien le droit de vous opposer ou de mettre en question la justification de ce projet, au moment approprié.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Claude Paquet', with a long horizontal flourish extending to the right.

CLAUDE PAQUET, ING.
Chef du Service des projets

CP/JMB/sm

Montréal, le 24 janvier 2000

Monsieur Paul Bégin
Ministre de l'Environnement du Québec
5199, rue Sherbrooke Est.
bureau 3860,
Montréal. (Québec)
H1T 3X9

Objet: demande d'audiences publiques sur le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame en boulevard urbain.

Monsieur le ministre

Face aux intentions du ministère des Transports du Québec de réaménager la rue Notre-Dame en boulevard urbain, considérant par ailleurs, l'importance des impacts éventuels de ce projet sur le quartier Hochelaga-Maisonneuve, le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve au nom de ses partenaires du milieu vous demande de mandater le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir des audiences publiques sur cet important projet.

Le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve a par ailleurs, reçu le mandat de consulter la population, les groupes et organisations du milieu afin de recueillir les préoccupations, les demandes et suggestions de ces derniers face à ce projet de réaménagement. Cette démarche de consultation locale s'inscrit à la fois dans un contexte de collaboration avec le MTQ mais aussi dans la perspective de participation du milieu aux audiences publiques du BAPE que nous réclamons auprès de vous.

Espérant que vous saurez donner une suite favorable à notre demande, nous vous prions, Monsieur le ministre, d'accepter nos salutations distinguées.

Jean-Jacques Bohémier
directeur de projet

Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve

3987 rue Sainte-Catherine est, Montréal (Québec) H1W 2G7 téléphone 523-4443 / télécopieur 523-2479

Cabinet du ministre de l'Environnement,
ministre du Revenu
et ministre responsable de la région de la Capitale nationale

Québec, le 27 janvier 2000

Monsieur Jean-Jacques Bohémier
Directeur de projet
Collectif en aménagement urbain
Hochelaga-Maisonneuve
3987, rue Sainte-Catherine Est
Montréal (Québec) H1W 2G7

*Objet : Demande d'audiences publiques sur le projet de réaménagement de la rue
Notre-Dame en boulevard urbain*

Monsieur le Directeur,

Au nom du ministre de l'Environnement, ministre du Revenu et ministre responsable de la région de la Capitale nationale, monsieur Paul Bégin, j'accuse réception de votre lettre du 24 janvier dernier, concernant l'objet cité en titre.

Soyez assuré que votre correspondance a été insérée au cahier de lecture du ministre afin qu'il en prenne connaissance dans les meilleurs délais.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Isabelle Dubois
Conseillère politique

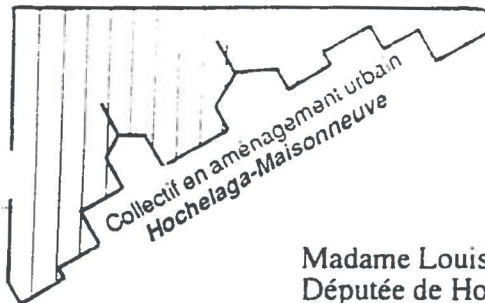
ID/jpc
Édifice Marie-Guyart, 30^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Complexe Desjardins
150, rue Sainte-Catherine Ouest,
26^e étage, Tour Nord
Montréal (Québec) H5B 1A4

Téléphone : (418) 521-3911
Télécopieur : (418) 643-4143
Courriel: cab.ministre@menv.gouv.qc.ca

Téléphone : (514) 873-8374
Télécopieur : (514) 873-2413





Montréal, le 3 février 2000

Madame Louise Harel
Députée de Hochelaga-Maisonneuve
Ministre d'État aux Affaires municipales et à la Métropole
et ministre responsable des Aînés
38 31, rue Ontario est
Montréal (Québec)
H1W 1S5

Objet: Demande d'audiences publiques tenues par le B.A.P.E. sur le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame du Ministère des Transports Québec

Madame,

Comme vous le savez, les projets successifs du ministère des Transports du Québec quant au réaménagement de la rue Notre-Dame ont depuis plus de vingt ans soulevé les passions dans le quartier. Les partenaires du Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve lors de leur réunion du 18 janvier dernier ont convenu de la nécessité de la tenue d'audiences publiques menées par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) sur cet important projet.

De telles audiences fourniraient l'assurance que les impacts de ce projet sur notre milieu recevraient l'attention qu'ils méritent. Le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve a reçu le mandat d'acheminer au ministre de l'Environnement du Québec une demande officielle à cet effet.

Nous souhaitons pouvoir compter sur votre appui dans notre démarche auprès du ministre de l'Environnement pour assurer à notre demande l'attention toute particulière qu'elle doit recevoir.

Convaincus que votre soutien nous est acquis dans cette démarche, nous vous prions Madame la ministre, d'accepter nos salutations distinguées

Jean-Jacques Bohémier
directeur de projet

pièce jointe



Gouvernement du Québec

**Ministère de
l'Environnement**

Direction des évaluations environnementales
Service des projets en milieu terrestre

Le 4 février 2000

Monsieur Jean-Jacques Bohémier
Directeur de projet
Collectif en aménagement urbain
Hochelaga-Maisonneuve
3987, rue Sainte-Catherine Est
Montréal (Québec) H1W 2G7

**Objet : Demande d'audience publique sur le projet de réaménagement
de la rue Notre-Dame en boulevard urbain**

Monsieur,

Comme suite à votre lettre du 24 janvier dernier, adressée au ministre de l'Environnement et ministre responsable de la région de Québec, monsieur Paul Bégin, nous prenons bonne note de votre demande relativement à la tenue d'une audience publique sur le projet ci-dessus mentionné.

À ce jour, nous n'avons pas reçu d'avis de projet du ministère des Transports concernant le réaménagement de la rue Notre-Dame. Toutefois, après vérification auprès du ministère des Transports, ce dernier nous a signalé qu'il déposerait incessamment un avis écrit, par lequel il informera le ministre de l'Environnement de son intention d'entreprendre la réalisation de ce projet. Ainsi, si le projet est visé par la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le Ministère préparera une directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que le promoteur devra préparer.

Lorsque cette étude d'impact sera jugée recevable, le ministre donnera mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de rendre publique l'étude d'impact pour une période de 45 jours.

Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boul. René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

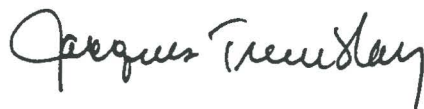
Téléphone : (418) 521-3933
Télécopieur : (418) 644-8222



En vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement et des règlements afférents, c'est durant cette période de 45 jours qu'un citoyen, un groupe ou une municipalité peut formuler une demande par écrit au ministre de l'Environnement de tenir une audience publique relativement au projet. Nous vous invitons donc à prendre connaissance de l'étude d'impact lorsqu'elle sera rendue publique, à participer à la période d'information dirigée par le BAPE et, si vous le jugez pertinent à ce moment, vous pourrez demander la tenue d'une audience publique dans le délai prescrit par la législation.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le chef de service par intérim,

A handwritten signature in black ink, reading "Jacques Tremblay". The signature is fluid and cursive, with the first letters of the first and last names being capitalized and prominent.

Jacques Tremblay



Gouvernement
du Québec

Députée de Hochelaga-Maisonneuve,
ministre d'Etat aux Affaires municipales
et à la Métropole
et ministre responsable des Aînés

Montréal, le 28 février 2000

Monsieur Jean-Jacques Bohémier
Directeur
Collectif en aménagement urbain
Hochelaga-Maisonneuve
3987, rue Sainte-Catherine Est
Montréal (Québec)
H1W 2G7

Cher Monsieur,

Le Collectif en aménagement urbain a fait connaître son intention de tenir, à la fin avril, des audiences publiques sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, tel que présenté lors des journées portes ouvertes du quartier par le ministère des Transports.

Comme vous le savez, je souscris à la tenue d'une consultation, qui permettra aux résidents concernés d'obtenir plus d'informations et d'exprimer leurs opinions.

Cependant, l'étude en cours d'un projet de pont reliant la Rive-Sud au projet initial serait de nature à avoir un impact majeur sur le flot de circulation qui empruntera la rue Notre-Dame. Il m'apparaît que nous devons avoir en main ces informations pour consulter la population et lui permettre de prendre une décision éclairée quant à l'avenir du projet.

Dans ce contexte, il m'apparaît nécessaire de retarder la tenue des audiences jusqu'à ce que soient connues les orientations que le gouvernement du Québec entend privilégier, parmi celles qu'examine depuis peu le ministère des Transports. L'exercice sera plus utile et plus éclairant pour tous ceux et celles que le projet intéresse.

Je vous remercie de l'attention que vous porterez à cette demande et vous prie d'agréer, cher Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

LOUISE HAREL

Comté

3831, rue Ontario Est
Montréal (Québec) H1W 1S5
Téléphone : (514) 873-9309
Télécopieur : (514) 873-5415

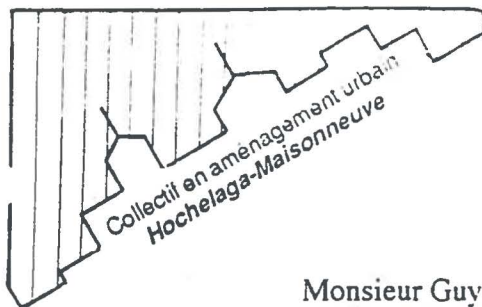
Québec

Édifice Jean-Baptiste-De La Salle
20, rue Pierre-Olivier-Chauveau
Aile Chauveau, 3^e étage
Québec (Québec) G1R 4J3
Téléphone : (418) 691-2050
Télécopieur : (418) 643-1795

Montréal

800, place Victoria
Bureau 3.16
Montréal (Québec) H4Z 1B7
Téléphone : (514) 873-2622
Télécopieur : (514) 873-2620





Montréal, le 16 mars 2000

Monsieur Guy Chevrete
Ministre des Transports du Québec
800, Place Victoria
42^e étage
Montréal, (Québec)
H4Z 1J2

Objet: le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame en boulevard urbain.

Monsieur le ministre

Le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve a reçu de ses partenaires du milieu le mandat de consulter la population, les groupes et organisations du quartier afin de recueillir les préoccupations, les demandes et suggestions de ces derniers face aux intentions du ministère des Transports du Québec à l'effet de réaménager la rue Notre-Dame en boulevard urbain. Cette démarche de consultation locale s'inscrit à la fois dans un contexte de collaboration avec le MTQ, mais aussi dans la perspective de participation du milieu aux audiences publiques du BAPE que nous réclamons auprès du ministère de l'Environnement.

Unanimement, les partenaires du Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve conviennent de la nécessité du réaménagement de la rue Notre-Dame, toutefois ils sont conscients des impacts éventuels de ce projet sur le quartier Hochelaga-Maisonneuve.

À cet effet, nous souhaiterions obtenir copies des versions les plus récentes des plans reflétant les intentions du MTQ relativement au projet de réaménagement de la rue Notre-Dame pour les faire connaître à la population.

Par ailleurs, les partenaires du Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve tiennent à vous exprimer leur complet désaccord quant à la construction de tous nouveaux ponts qui pourraient augmenter le volume de circulation sur l'actuel ou futur boulevard Notre-Dame.

Espérant que vous saurez donner une suite favorable à notre demande, nous vous prions, Monsieur le ministre, d'accepter nos salutations distinguées.

Jean-Jacques Bohémier
directeur de projet

c.c. Madame Louise Harel
Monsieur Pierre-André Dugas

Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve

3987 rue Sainte-Catherine est, Montréal (Québec) H1W 2G7 téléphone 523-4443 / télécopieur 523-2479



DIRECTION DE L'ÎLE-DE-MONTRÉAL

Montréal, le 19 avril 2000

Monsieur Jean-Jacques Bohémier
Directeur de projet
Collectif en aménagement urbain
Hochelaga-Maisonneuve
3987, rue Sainte-Catherine Est
Montréal (Québec)
H1W 2G7

Monsieur,

Votre lettre du 16 mars dernier, adressée au ministre des Transports, M. Guy Chevrette, a été soumise à mon attention.

Tout d'abord, laissez-moi vous remercier de l'intérêt que le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve porte au projet de modernisation de la rue Notre-Dame et de la collaboration qu'il a établie avec le ministère des Transports. En ce sens, soyez assuré que le Ministère vous prêtera les plans d'aménagement disponibles les plus récents pour le secteur Hochelaga-Maisonneuve afin de bien informer la population du quartier.

Le 12 avril dernier, le ministre des Transports a procédé au lancement du *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal* qui prévoit des investissements majeurs dans l'Est de Montréal. Vous serez sans doute heureux d'apprendre que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame constitue l'une des priorités de ce plan.

...2

En ce qui concerne votre position sur la construction éventuelle de ponts vers la Rive-Sud, vous constaterez que le plan de gestion des déplacements propose une vision globale et à long terme du transport dans la région métropolitaine et intègre tout autant des préoccupations économiques qu'environnementales.

Enfin, il me fait plaisir de vous annoncer que le ministre des Transports transmettra au ministre de l'Environnement les chapitres 1 et 2 de l'étude d'impact le 28 avril prochain, conformément à la Loi sur la qualité de l'environnement.

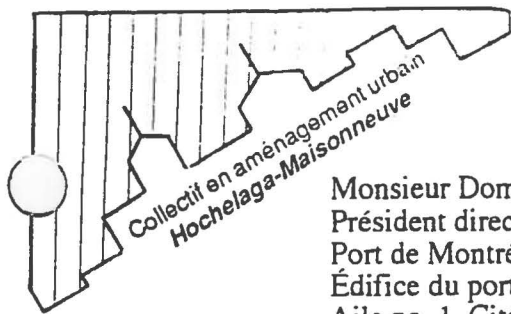
Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes meilleures salutations.

Le directeur de l'Île-de-Montréal,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Pierre-André Dugas', with a stylized flourish at the end.

Pierre-André Dugas, ing.

PAD/MER/km



Montréal, le 16 mai 2000

Monsieur Dominic J. Taddeo
Président directeur général
Port de Montréal
Édifice du port de Montréal,
Aile no. 1, Cité du Havre,
Montréal, (Québec)
H3C 3R5

Objet : absence du Port de Montréal aux audiences publiques locales dans
Hochelaga-Maisonneuve sur le réaménagement de la rue Notre-Dame.

Monsieur,

Le conseil des commissaires est fortement déçu de ne pas avoir entendu les représentants du Port de Montréal dans le cadre des audiences publiques locales qui ont été tenues dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve les 4, 5 et 6 mai derniers sur le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame. Lors de ces audiences, les commissaires ont pu entendre nombre de représentants d'organismes du milieu, d'entreprises et d'institutions sur les objectifs que ces derniers souhaitaient voir atteints par ce projet de réaménagement.

Le Port de Montréal était au nombre des organisations invitées à faire connaître leurs attentes face aux intentions du ministère des Transports du Québec de moderniser la rue Notre-Dame. En effet, et c'est là une évidence, la présence du Port de Montréal dans l'environnement immédiat de la rue Notre-Dame est déterminante dans la conception même de tout projet de réaménagement de cette artère.

Par ailleurs, le Port de Montréal et le quartier Hochelaga-Maisonneuve partagent une histoire commune intimement liée depuis plusieurs décennies. À cet effet, connaître les préoccupations et les attentes du Port de Montréal face aux intentions du MTQ à l'égard de la rue Notre-Dame est un devoir essentiel pour quiconque souhaite refléter les aspirations du milieu pour cette réalisation majeure.

Malgré le fait que les audiences publiques soient aujourd'hui terminées, le conseil des commissaires souhaite rencontrer les représentants du Port de Montréal pour que le rapport visant à définir les objectifs du projet de réaménagement de la rue Notre-Dame reflète aussi les attentes du Port de Montréal. Vous n'avez qu'à me faire part des dates auxquelles vous ou vos représentants seriez disponibles et je me chargerai de coordonner cette rencontre avec les commissaires.

En espérant que vous donnerez suite à notre requête, veuillez recevoir monsieur Taddeo, mes salutations distinguées.



Jean-Jacques Bohémier
directeur de projet

c.c. Monsieur Michel L. Lessard, vice-président exploitation Port de Montréal
Monsieur Jean-Guy Chaput, président directeur général PROEST

Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve

3987 rue Sainte-Catherine est, Montréal (Québec) H1W 2G7 téléphone 523-4443 / télécopieur 523-2479



Port de Montréal

Port of Montreal

Administration portuaire de Montréal

Édifice du port de Montréal

Cité du Havre, Aile n° 1

Montréal (Québec)

H3C 3R5

Téléphone: (514) 283-7011

Montreal Port Authority

Port of Montreal Building

Cité du Havre, Wing No. 1

Montreal, Quebec

H3C 3R5

Telephone: (514) 283-7011

Le 8 juin 2000

Monsieur Jean-Jacques Bohémier
Directeur de projet
Collectif en aménagement urbain
Hochelaga-Maisonneuve
3987, rue Sainte-Catherine Est
Montréal (Québec) H1W 2G7

Objet : Audiences publiques locales dans Hochelaga-Maisonneuve
sur le réaménagement de la rue Notre-Dame

Monsieur,

Veuillez nous excuser du délai à donner suite à la lettre que vous adressiez le 16 mai 2000 à notre président-directeur général, M. Dominic J. Taddeo, concernant l'objet mentionné en rubrique.

Comme vous le savez, les représentants de l'Administration portuaire de Montréal dont le soussigné ont participé aux toutes premières rencontres du Collectif en compagnie, entre autres, des représentants du ministère des Transports du Québec.

Toutefois, dû à des circonstances hors de notre contrôle, nous n'avons pu assister aux dernières rencontres, ni avons eu le temps nécessaire pour préparer un rapport et le présenter aux audiences publiques locales organisées par le Collectif, les 4, 5 et 6 mai dernier.

D'autre part, vous n'êtes pas sans savoir que l'Administration portuaire de Montréal a procédé à une séance publique d'information, le 27 janvier 2000, au cours de laquelle le plan d'utilisation des sols de l'ensemble du territoire portuaire a été expliqué, territoire englobant entre autres le secteur Hochelaga-Maisonneuve.

...2

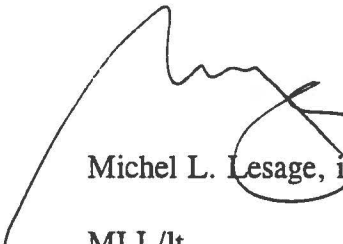
Le 8 juin 2000

Vous trouverez à cet effet copie du *Plan d'utilisation des sols du port de Montréal* pour information.

Notre intention concernant le prolongement du boulevard Ville-Marie est de présenter s'il y a lieu un rapport aux audiences publiques du ministère des Transports du Québec à l'automne puisque certains éléments affectant le territoire portuaire dans le secteur Hochelaga-Maisonneuve ne sont pas entièrement définis pour permettre de se prononcer pour le moment.

Veuillez agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

Le vice-président, exploitation,



Michel L. Lesage, ing.

MLL/lt

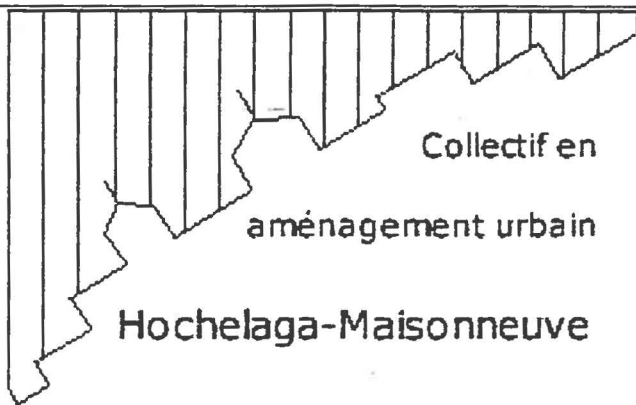
Pièce jointe

c. c. M. Jean-Guy Chaput, Pro-Est
M. Dominic J. Taddeo, Administration portuaire de Montréal

ANNEXE 6

LES OUTILS DE CUEILLETTE DE DONNÉES

*RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUN 2000*



Collectif en

aménagement urbain

Hochelaga-Maisonneuve

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME

QUESTIONNAIRE-GUIDE

(VERSION INTÉGRALE)

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME

Questionnaire aux groupes et organisations du quartier

Dans le cadre de la présente démarche de consultation de la population du quartier sur le réaménagement de la rue Notre-Dame, le COLLECTIF EN AMÉNAGEMENT URBAIN HOCHELAGA-MAISONNEUVE sollicite votre importante participation. Des audiences publiques locales sont organisées pour tenter de dégager un consensus au sein de la population, des groupes, et des organisations du milieu.

MANDAT DU COLLECTIF : CONSULTER LA POPULATION

Le but de ces audiences est d'identifier LES OBJECTIFS que devraient atteindre le réaménagement de la rue Notre-Dame. À cet effet nous souhaitons entendre et recueillir vos préoccupations face à ce projet majeur de réaménagement de la rue Notre-Dame. Nous ne sommes pas à la recherche de moyens d'action précis ou de solutions spécifiques. Nous voulons plutôt savoir et connaître les éléments qui devraient être considérés dans le réaménagement de la rue Notre-Dame pour que ce projet aient des retombées positives pour le quartier et améliore la situation actuelle.

BUT DES AUDIENCES : IDENTIFIER LES OBJECTIFS QUE LE PROJET DEVRAIT ATTEINDRE, ENTENDRE ET RECUEILLIR LES PRÉOCCUPATIONS DE LA POPULATION

Nous sollicitons donc votre participation aux audiences publiques locales :

1. soit en complétant ce questionnaire;
2. soit en présentant un mémoire;
3. ou en présentant verbalement vos commentaires lors des audiences publiques locales.

Comme il peut être difficile de transmettre vos idées sur ce projet et pour vous aider dans cette tâche, nous avons préparé, à l'intention de ceux qui n'auraient pas le temps de rédiger un mémoire, le présent questionnaire. Ce questionnaire se veut un guide pour alimenter votre réflexion, vous pouvez ne pas répondre à toutes les questions ou même en ajouter si vous le souhaitez.

DATE LIMITE DE REMISE DU QUESTIONNAIRE : 5 MAI 2000

Nous vous invitons à venir présenter les résultats de votre réflexion en présentant vos réponses à ce questionnaire-guide lors des audiences publiques locales. Pour ce faire, inscrivez-vous le plus tôt possible au numéro suivant : 523-4443. Il est obligatoire de s'inscrire pour obtenir un droit de parole lors des audiences. L'inscription sur place est possible mais pour faciliter le déroulement il est préférable de le faire à l'avance.

VEUILLEZ ACHEMINER VOTRE QUESTIONNAIRE AU :
COLLECTIF EN AMÉNAGEMENT URBAIN HOCHELAGA-MAISONNEUVE
3987, RUE STE-CATHERINE EST, MONTRÉAL (QUÉBEC) H1W 2G7
SITE WEB : www.cam.org/~cauhm
TÉL. : 523-4443 - FAX : 523 2479 - COURRIEL : cauhm@cam.org

POUR TOUTES QUESTIONS, INFORMATIONS, INSCRIPTION :
CONTACTEZ GENEVIÈVE HERVIEUX
(514) 523-4443

Afin de vous informer sur le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame une **présentation graphique** de l'ensemble du projet du MTQ (expositions de panneaux avec les dernières modifications, photos, etc.) ainsi que des documents relatifs au sujet du réaménagement de la rue Notre-Dame seront mis à votre disposition pour vous informer. C'est au **COLLECTIF EN AMÉNAGEMENT URBAIN HOCHELAGA-MAISONNEUVE** à partir du 25 avril que nous vous invitons à venir voir et consulter les documents de présentation du projet le plus récent du ministère des Transports du Québec.

PRÉSENTATION GRAPHIQUE DU PROJET : 25 AVRIL AU 5 MAI 2000

AUDIENCES PUBLIQUES LOCALES :

LE JEUDI 4 MAI DE 13 H 30 À 17 H ET DE 19 H À 22 H

LE VENDREDI 5 MAI DE 13 H À 17 H

LE SAMEDI 6 MAI DE 9 H 30 À 12 H ET 13 H 30 À 16 H

BUT DES AUDIENCES :

**IDENTIFIER LES OBJECTIFS QUE LE
RÉAMÉNAGEMENT DEVRAIT ATTEINDRE,
ENTENDRE ET RECUEILLIR LES PRÉOCCUPATIONS
DE LA POPULATION**

DIRECTIVES

Ce questionnaire comporte cinq sections traitant des aspects suivants :

- A. Environnement et santé
- B. Circulation et transport des personnes et des marchandises
- C. Aménagements urbains et revitalisation
- D. Coûts du projet et impacts économiques
- E. Point de vue général

Nous vous demandons de répondre aux questions dans un langage clair et de **séparer le plus possible vos différentes idées en points différents** afin de rendre plus efficace le traitement de l'information.

Évidemment, parfois des explications plus élaborées sont nécessaires pour expliquer vos idées, ce à quoi nous sommes intéressés. Ces directives ne visent qu'à faciliter le traitement de l'information, elles ne veulent en aucun cas, restreindre vos réponses.

SECTION A

ENVIRONNEMENT ET SANTÉ :

Quelles sont, selon vous, les conséquences positives ou négatives que le réaménagement de la rue Notre-Dame pourrait provoquer par rapport :	
AUX EFFETS SUR LA SANTÉ ?	
À LA QUALITÉ DE L'AIR ?	
AU BRUIT ?	
AUX IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT ?	
À LA POUSSIÈRE ?	
AUTRES ÉLÉMENTS	

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME

Questionnaire aux groupes et organisations du quartier

D'après votre connaissance de la situation actuelle concernant l'environnement et la santé quels sont les **objectifs** que le réaménagement de la rue Notre-Dame devraient atteindre par rapport :
(Des éléments important à conserver ou améliorer, à protéger ou encore à faire disparaître?)

AUX EFFETS SUR LA SANTÉ ?	
À LA QUALITÉ DE L'AIR ?	
AU BRUIT ?	
AUX IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT ?	
À LA POUSSIÈRE ?	
AUTRES ÉLÉMENTS	

SECTION B

CIRCULATION ET TRANSPORTS DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES

Quelles sont, selon vous, les conséquences positives ou négatives que le réaménagement de la rue Notre-Dame pourrait provoquer par rapport :	
AU VOLUME DE CIRCULATION?	
AU TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES?	
AU TRANSPORT DES MARCHANDISES?	
À LA FLUIDITÉ DE LA CIRCULATION ENTRE LE QUARTIER ET LE CENTRE-VILLE ?	
À LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS DES GENS (AUTO, BICYCLETTE, PIETONNIER) ?	
À LA CIRCULATION DE TRANSIT (PASSER AU TRAVERS SANS FAIRE D'ARRÊT) ?	
AUTRES ÉLÉMENTS	

D'après votre connaissance de la situation actuelle concernant la circulation et le transports des marchandises, quels sont les **objectifs** que le réaménagement de la rue Notre-Dame devraient atteindre par rapport :
(Des éléments important à conserver ou améliorer, à protéger ou encore à faire disparaître?)

AU VOLUME DE CIRCULATION?	
AU TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES?	
AU TRANSPORT DES MARCHANDISES?	
À LA FLUIDITÉ DE LA CIRCULATION ENTRE LE QUARTIER ET LE CENTRE-VILLE ?	
À LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS DES GENS (AUTO, BICYCLETTE, PIÉTONNIER) ?	
À LA CIRCULATION DE TRANSIT (PASSER AU TRAVERS SANS FAIRE D'ARRÊT) ?	
AUTRES ÉLÉMENTS	

SECTION C

AMÉNAGEMENTS URBAINS ET REVITALISATION

Quelles sont, selon vous, les conséquences positives ou négatives que le réaménagement de la rue Notre-Dame pourrait provoquer par rapport :

AUX ESPACES VERTS?	
À L'AMÉNAGEMENT DES PARCS EN BORDURE DE LA RUE? (MORGAN, CHAMPÊTRE)	
AU DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS TOURISTIQUES ?	
À L'AMÉNAGEMENT DE LA PISTE CYCLABLE ?	
À LA MISE EN VALEUR DES ATTRAITS PATRIMONIAUX ET HISTORIQUES DE QUARTIER?	
À L'INTÉGRATION DE LA ZONE PORTUAIRE AVEC LE SECTEUR RESIDENTIEL ?	
À L'ACCÈS AU FLEUVE?	
AUX AMÉNAGEMENTS RÉSIDENTIELS ET LOCATIFS ?	
À LA QUALITÉ DE VIE DES GENS DU QUARTIER ?	
AUTRES ÉLÉMENTS	

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME

Questionnaire aux groupes et organisations du quartier

D'après votre connaissance de la situation actuelle concernant les aménagements urbains et la revitalisation, quels sont les **objectifs** que le réaménagement de la rue Notre-Dame devraient atteindre par rapport :
(Des éléments importants à conserver ou améliorer, à protéger ou encore à faire disparaître?)

AUX ESPACES VERTS?	
À L'AMÉNAGEMENT DES PARCS EN BORDURE DE LA RUE? (MORGAN, CHAMPÊTRE)	
AU DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS TOURISTIQUES ?	
À L'AMÉNAGEMENT DE LA PISTE CYCLABLE ?	
À LA MISE EN VALEUR DES ATTRAITS PATRIMONIAUX ET HISTORIQUES DE QUARTIER?	
À L'INTÉGRATION DE LA ZONE PORTUAIRE AVEC LE SECTEUR RÉSIDENTIEL ?	
À L'ACCÈS AU FLEUVE?	
AUX AMÉNAGEMENTS RÉSIDENTIELS ET LOCATIFS ?	
À LA QUALITÉ DE VIE DES GENS DU QUARTIER ?	
AUTRES ÉLÉMENTS	

SECTION D

COÛTS DU PROJET ET IMPACTS ÉCONOMIQUES

Quelles sont, selon vous, les conséquences positives ou négatives que le réaménagement de la rue Notre-Dame pourrait provoquer par rapport :	
AUX COÛTS DU PROJET ?	
AUX RETOMBÉES ÉCONOMIQUES ?	
À L'ENCLAVEMENT DU QUARTIER ?	
À L'ACHALANDAGE COMMERCIAL DU QUARTIER ?	
AUTRES ÉLÉMENTS	

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME

Questionnaire aux groupes et organisations du quartier

D'après votre <u>connaissance de la situation actuelle</u> concernant les coûts du projet et les impacts économiques, quels sont les objectifs que le réaménagement de la rue Notre-Dame devraient atteindre par rapport : (Des éléments important à conserver ou améliorer, à protéger ou encore à faire disparaître?)	
AUX COÛTS DU PROJET ?	
AUX RETOMBÉES ÉCONOMIQUES ?	
À L'ENCLAVEMENT DU QUARTIER ?	
À L'ACHALANDAGE COMMERCIAL DU QUARTIER ?	
AUTRES ÉLÉMENTS	

SECTION E : POINT DE VUE GÉNÉRAL

1. De façon générale, notez ce qui vous semble être les trois plus importantes préoccupations que devrait comporter le réaménagement de la rue Notre-Dame afin d'être un succès pour le quartier Hochelaga-Maisonneuve.

a) _____

b) _____

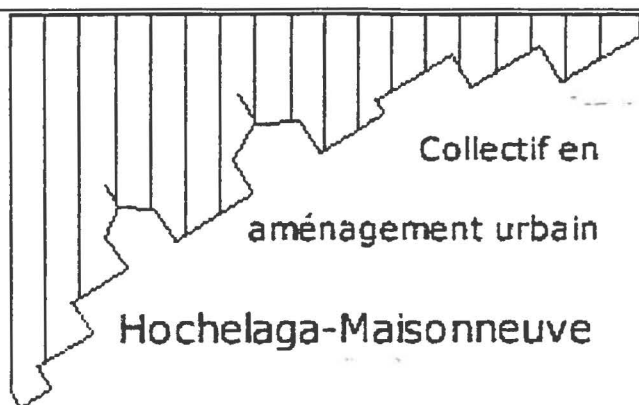
c) _____

2. Quelles seraient à votre avis les erreurs qu'il ne faudrait surtout pas faire dans l'actualisation d'un projet de réaménagement de la rue Notre-Dame ?

DES QUESTIONS ? DES SUGGESTIONS ? DES COMMENTAIRES SUR LE PROJET DE
RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME ? VOUS POUVEZ LES ADRESSER AU COLLECTIF EN
AMÉNAGEMENT URBAIN HOCHELAGA-MAISONNEUVE.

IDENTIFICATION DU RÉPONDANT

NOM ET PRÉNOM	
ADRESSE	
TÉLÉPHONE	



Collectif en

aménagement urbain

Hochelaga-Maisonneuve

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME

QUESTIONNAIRE-GUIDE

(VERSION ABRÉGÉE)

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME

Questionnaire aux groupes et organisations du quartier

Dans le cadre de la présente démarche de consultation de la population du quartier sur le réaménagement de la rue Notre-Dame, le **COLLECTIF EN AMÉNAGEMENT URBAIN HOCHELAGA-MAISONNEUVE** sollicite votre importante participation. Des audiences publiques locales sont organisées pour tenter de dégager un consensus au sein de la population, des groupes, et des organisations du milieu.

MANDAT DU COLLECTIF : CONSULTER LA POPULATION

Le but de ces audiences est d'identifier LES OBJECTIFS que devraient atteindre le réaménagement de la rue Notre-Dame. À cet effet nous souhaitons entendre et recueillir vos préoccupations face à ce projet majeur de réaménagement de la rue Notre-Dame. Nous ne sommes pas à la recherche de moyens d'action précis ou de solutions spécifiques. Nous voulons plutôt savoir et connaître les éléments qui devraient être considérés dans le réaménagement de la rue Notre-Dame pour que ce projet aient des retombées positives pour le quartier et améliore la situation actuelle.

BUT DES AUDIENCES : IDENTIFIER LES OBJECTIFS QUE LE PROJET DEVRAIT ATTEINDRE, ENTENDRE ET RECUEILLIR LES PRÉOCCUPATIONS DE LA POPULATION

Nous sollicitons donc votre participation aux audiences publiques locales :

1. soit en complétant ce questionnaire;
2. soit en présentant un mémoire;
3. ou en présentant verbalement vos commentaires lors des audiences publiques locales.

Comme il peut être difficile de transmettre vos idées sur ce projet et pour vous aider dans cette tâche, nous avons préparé, à l'intention de ceux qui n'auraient pas le temps de rédiger un mémoire, le présent questionnaire. Ce questionnaire se veut un guide pour alimenter votre réflexion, vous pouvez ne pas répondre à toutes les questions ou même en ajouter si vous le souhaitez.

DATE LIMITE DE REMISE DU QUESTIONNAIRE : 5 MAI 2000

Nous vous invitons à venir présenter les résultats de votre réflexion en présentant vos réponses à ce questionnaire-guide lors des audiences publiques locales. Pour ce faire, inscrivez-vous le plus tôt possible au numéro suivant : 523-4443. Il est obligatoire de s'inscrire pour obtenir un droit de parole lors des audiences. L'inscription sur place est possible mais pour faciliter le déroulement il est préférable de le faire à l'avance.

VEUILLEZ ACHEMINER VOTRE QUESTIONNAIRE AU :
COLLECTIF EN AMÉNAGEMENT URBAIN HOCHELAGA-MAISONNEUVE
3987, RUE STE-CATHERINE EST, MONTRÉAL (QUÉBEC) H1W 2G7
SITE WEB : www.cam.org/~cauhm
TÉL. : 523-4443 - FAX : 523 2479 - COURRIEL : cauhm@cam.org

POUR TOUTES QUESTIONS, INFORMATIONS, INSCRIPTION :
CONTACTEZ GENEVIÈVE HERVIEUX
(514) 523-4443

Afin de vous informer sur les intentions du ministère des Transports à l'égard de LA MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME, une **présentation graphique** (expositions de panneaux avec les dernières modifications, photos, etc.) sera accessible. C'est au **COLLECTIF EN AMÉNAGEMENT URBAIN HOCHELAGA-MAISONNEUVE** à partir du 25 avril que nous vous invitons à venir voir et consulter les documents de présentation les plus récents du ministère des Transports du Québec.

PRÉSENTATION GRAPHIQUE DU PROJET : 25 AVRIL AU 5 MAI 2000

AUDIENCES PUBLIQUES LOCALES :

LE JEUDI 4 MAI DE 13 H 30 À 17 H ET DE 19 H À 22 H

LE VENDREDI 5 MAI DE 13 H À 17 H

LE SAMEDI 6 MAI DE 9 H 30 À 12 H ET 13 H 30 À 16 H

AU 1611 D'ORLÉANS (CLSC)

BUT DES AUDIENCES :

**IDENTIFIER LES OBJECTIFS QUE LE PROJET
DEVRAIT ATTEINDRE,
ENTENDRE ET RECUEILLIR LES PRÉOCCUPATIONS
DE LA POPULATION**

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME

Questionnaire : version abrégée

**Le réaménagement de la rue Notre-Dame, ça vous dit quelque chose ?
Dites-nous ce que vous en pensez! Et complétez ce questionnaire !!!**

Question 1

- A) Que pensez-vous que le réaménagement de la rue Notre-Dame pourrait avoir comme effets **négatifs** sur l'environnement ? (pollution, bruit, poussière)
B) Que pensez-vous que le réaménagement de la rue Notre-Dame devrait avoir comme effets **positifs** sur l'environnement ? (pollution, bruit, poussière)

Effets négatifs (vos appréhensions)	Effets positifs (objectifs que le réaménagement devrait atteindre)

Question 2

- A) Que pensez-vous que le réaménagement de la rue Notre-Dame pourrait avoir comme effets **négatifs** à propos de la circulation des voitures et des camions dans le quartier ou de l'extérieur du quartier?
B) Que pensez-vous que le réaménagement de la rue Notre-Dame devrait avoir comme effets **positifs** à propos de la circulation des voitures et des camions dans le quartier ou de l'extérieur du quartier?

Effet négatifs (vos appréhensions)	Effets positifs (objectifs que le réaménagement devrait atteindre)

Question 3

- A) Que pensez-vous que le réaménagement de la rue Notre-Dame pourrait avoir comme effets **négatifs** sur les parcs et les espaces verts autour de la rue Notre-Dame? (la piste cyclable, par Morgan/Champêtre, parc Dézéry, etc.)
B) Que pensez-vous que le réaménagement de la rue Notre-Dame devrait avoir comme effets **positifs** sur les parcs et les espaces verts autour de la rue Notre-Dame? (la piste cyclable, par Morgan/Champêtre, parc Dézéry, etc.)

Effet négatif (vos appréhensions)	Effet positif (objectifs que le réaménagement devrait atteindre)

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME

Questionnaire : version abrégée

Question 4

Que pensez-vous qui pourrait être fait autour de la rue Notre-Dame pour rendre le quartier encore plus agréable à habiter?

Question 5

Que pensez-vous que le réaménagement de la rue Notre-Dame changera dans la vie des gens du quartier? Dites-nous comment vous en êtes arrivé à penser ainsi.

Question 6

Dites-nous les trois plus importantes préoccupations à considérer pour que le réaménagement de la rue Notre-Dame soit un succès pour le quartier Hochelaga-Maisonneuve.

1. _____
2. _____
3. _____

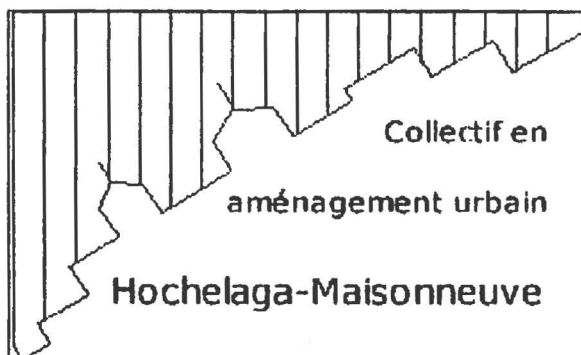
IDENTIFICATION DU RÉPONDANT

NOM ET PRÉNOM	
ADRESSE	
TÉLÉPHONE	

MERCI DE VOTRE PARTICIPATION!

ANNEXE 7
BULLETINS D'INFORMATION

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUIN 2000

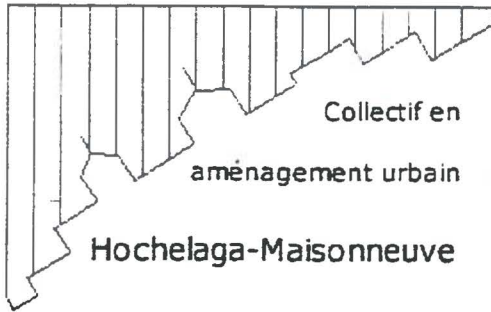


**RÉAMÉNAGEMENT
DE LA RUE
NOTRE-DAME**

VISITEZ NOTRE SITE WEB
www.cam.org/~cauhm

AUDIENCES PUBLIQUES LOCALES
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
4-5-6 MAI 2000

COLLECTIF EN AMÉNAGEMENT URBAIN HOCHELAGA-MAISONNEUVE
3987 RUE STE- CATHERINE EST, MONTRÉAL, QUÉBEC H1W 2G7
COURRIEL : CAUHM@ODYSSEE.NET
TÉLÉPHONE : 514-524-4443 FAX : 514-523-2479



Bulletin d'information – NUMÉRO UN - MARS 2000

LES NOUVELLES DU COLLECTIF

Le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve
3987, rue Ste-Catherine Est, Montréal (QC), H1W 2G7 Tél. : 523-4443 FAX : 523-2479

Le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame

LE COLLECTIF EN AMÉNAGEMENT URBAIN TIENDRA DES AUDIENCES PUBLIQUES LOCALES EN MAI ET S'OPPOSE À TOUT PROJET DE PONT AVEC LA RIVE-SUD

Malgré les rumeurs persistantes de la construction d'un pont par le secteur privé entre la Rive-Sud et Montréal, pont qui serait rattaché au boulevard Ville-Marie, les partenaires du Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve comptent tenir, tel que prévu l'automne dernier, des audiences publiques locales. De plus, les partenaires affirment leur totale opposition à un tel projet de pont qui ne fera qu'augmenter le volume de circulation tout en contribuant à l'aggravement de l'étalement urbain.

Lors d'une réunion tenue le 14 mars pour faire le point sur le calendrier des activités déjà planifiées, ils ont unanimement réitéré l'importance et la nécessité de réaménager la rue Notre-Dame mais en précisant qu'il appuient, par ailleurs, les démarches favorisant le développement du transport en commun. En outre, afin de lever toute ambiguïté et pour être en mesure d'informer et de consulter la population d'Hochelaga-Maisonneuve de manière adéquate, le Collectif exige le dépôt par le ministère des Transports des plans reliés au réaménagement de la rue Notre-Dame et ce, d'ici la fin mars.

Les audiences publiques locales, initialement prévues en avril seront reportées au début du mois de mai. La population sera donc invitée à participer activement à ces consultations publiques. Elles visent à recueillir les préoccupations des résidents et les objectifs que devra atteindre le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame pour répondre aux besoins de la population. Il est particulièrement important que les résidentes et résidents, les organismes et les entreprises du quartier Hochelaga-Maisonneuve se prononcent sur ce projet.

Diverses façons de participer à ces audiences seront proposées. On pourra soit déposer un mémoire, remplir un questionnaire guide ou encore faire une présentation verbale.

Ces audiences se tiendront devant un conseil de commissaires issu de gens du quartier, représentant les milieux économiques, institutionnels et communautaires.

La composition du conseil des commissaires sera dévoilée dans les semaines à venir. Il aura pour mission de dégager les consensus émergeant des audiences et d'en faire la synthèse dans un rapport. Ce rapport, reflétant la position et les objectifs souhaités par le milieu concernant le réaménagement de la rue Notre-Dame, sera déposé lors d'éventuelles audiences publiques, devant le Bureau des audiences publiques en environnement (B.A.P.E.). Celles-ci ont déjà été réclamées publiquement par le Collectif et ses partenaires, en janvier dernier.

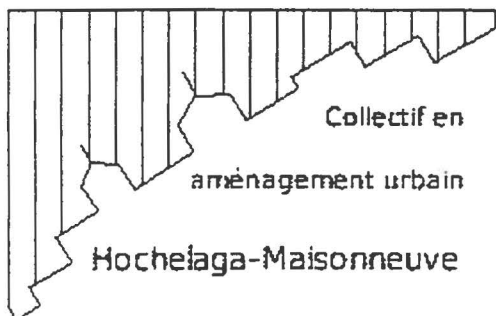
Enfin, les audiences publiques locales seront précédées d'une campagne d'information afin de permettre à la population de s'informer et de se préparer à cet important événement. Rappelons que pour le Collectif en aménagement urbain il s'agit d'une seconde expérience d'audiences publiques locales sur le même sujet. La première ayant eu lieu en 1983 et s'était conclue par le dépôt d'un rapport dont les recommandations de l'époque sont aujourd'hui sérieusement prises en considération à l'intérieur même du projet actuel du MTQ, entre autres, en ce qui concerne la réunification des parcs Morgan et Champêtre.

POUR NOUS REJOINDRE :

3987, rue Ste-Catherine Est
(514) 523-4443

Site web : www.cam.org/~cauhm

Courriel : cauhm@odyssee.net



LES NOUVELLES DU COLLECTIF

Le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve
3987, rue Ste-Catherine Est, Montréal (QC), H1W 2G7 Tél. : 523-4443 FAX : 523-2479

Réaménagement de la rue Notre-Dame

LE CONSEIL DES COMMISSAIRES EST MAINTENANT FORMÉ POUR LES AUDIENCES PUBLIQUES LOCALES DES 4, 5 ET 6 MAI PROCHAIN

Le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve rend publique la composition du conseil des commissaires chargé de recueillir les commentaires et recommandations de la population de Hochelaga-Maisonneuve sur le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame, lors des audiences publiques locales qui se tiendront les 4, 5 et 6 mai prochain au CLSC Hochelaga-Maisonneuve, situé au 1611 de la rue Orléans.

Ce conseil, représentant des secteurs variés de Hochelaga-Maisonneuve tels que les milieux communautaire, économique, culturel et institutionnel, sera constitué de madame Nicole Forget-Bashonga, directrice de la Cuisine Collective Hochelaga-Maisonneuve, de monsieur Serge Chénier, ex-directeur de la Caisse populaire Bourbonnière, de monsieur Pierre Larivière, directeur de la Maison de la culture Maisonneuve et enfin, de monsieur Paul Leguerrier, directeur général du CLSC Hochelaga-Maisonneuve. En outre, le Collectif s'est assuré la collaboration de monsieur Gérald Larose, ex-président de la Confédération des Syndicats Nationaux (CSN), à titre d'animateur modérateur.

« L'assemblée des partenaires du Collectif avait retenu

divers critères pour la sélection des commissaires qui sauraient bien sentir le pouls de la population et recueillir les opinions du milieu, a expliqué monsieur Jean-Jacques Bohémier, directeur de projet au Collectif. Nous voulions des personnes qui sachent écouter les gens, qui aient une connaissance profonde du quartier Hochelaga-Maisonneuve, de sa dynamique unique ainsi qu'une implication assidue dans le milieu. Je crois que ce pari a été tenu et que les audiences publiques locales auront la participation populaire souhaitée par nos partenaires. »

Un solide conseil des commissaires

Ouvrant dans le quartier depuis de nombreuses années, madame Forget-Bashonga a pris la barre, depuis 7 ans, de la Cuisine Collective Hochelaga-Maisonneuve, un organisme qui encadre et aide des groupes de personnes à faire l'apprentissage de la cuisine de manière économique et qui offre aussi des services de traiteur. Sous sa gouverne, cet organisme a acquis le statut d'entreprise d'insertion. Madame Forget-Bashonga s'est engagée activement dans le quartier en participant au Conseil d'administration de la Corporation de développement de l'Est (CDEST) pendant 4 ans. Elle siège également au C.A. du Conseil de Développement Local et Communautaire d'Hochelaga-Maisonneuve (CDLC) depuis déjà six ans. Fait important à noter, alors qu'elle travaillait au Pavillon d'Éducation Communautaire (PEC), elle a été nommée commissaire pour la Commission populaire sur l'aménagement du boulevard Ville-Marie en 1983. Madame Forget-Bashonga connaît bien les enjeux qui ont été discutés aux audiences de 1983 et pourra assurément amener des éléments intéressants grâce à cette expérience antérieure d'audiences publiques locales.

Visitez notre site Web

Si vous désirez obtenir plus d'information sur les activités du Collectif et le réaménagement de la rue Notre-Dame, visitez notre site web à l'adresse suivante :
www.cam.org/~cauhm

Bien connu du milieu pour son soutien à de nombreux organismes et sa participation remarquée à certains événements dans le quartier, monsieur Serge Chénier est très au fait des principaux enjeux économiques et sociaux de Hochelaga-Maisonneuve. À la tête de la Caisse populaire Bourbonnière de 1991 jusqu'à tout récemment, monsieur Chénier est gouverneur de la Halte-Rêpit, président d'honneur du Gala Hommage aux bénévoles 2000 et membre du C.A. de la Corporation de développement de l'Est (CDEST) depuis quatre ans. De plus, il met à contribution ses précieuses compétences au profit du comité de financement de Tourisme Hochelaga-Maisonneuve (THM).

Intéressé aux questions d'aménagement depuis belle lurette, monsieur Pierre Larivière compte parmi les fondateurs du Collectif en aménagement urbain (CAUHM). Directeur de la Maison de la culture Maisonneuve, il a fait sa marque dans le quartier par les importants efforts qu'il a su déployer à mettre sur pied des événements tels que le Festival Coups de cœur francophone, le Festival Orgues et couleur et aussi, l'événement Évidemment Jazz. Il a aussi été président des Fêtes du centenaire du quartier en 1983 et il est un des fondateurs de l'Atelier d'histoire Hochelaga-Maisonneuve.

Et enfin, monsieur Paul Leguerrier, directeur du CLSC Hochelaga-Maisonneuve depuis 1991, est un acteur important du développement social et un ardent défenseur de la qualité de vie des gens du quartier. Par ses idées novatrices, il a fait de ce CLSC une institution qui s'est profondément implantée dans le milieu et qui joue un rôle majeur dans la recherche de mesures et de projets structurants pour la population d'Hochelaga-Maisonneuve. Il a, lui aussi, été membre du C.A. de la Corporation de développement de l'Est (CDEST) pendant 4 ans. Il a débuté sa carrière en animant un projet de rénovation urbaine pour ensuite se bâtir une réputation enviable dans

Vous préférez recevoir ce bulletin par courriel plutôt que par télécopieur?

Si oui, faites nous parvenir un courriel à l'adresse suivante : cauhm@odyssee.net

le domaine de la gestion de la santé et des services sociaux. Directeur des communications au Conseil de la Santé et des Services sociaux de l'Outaouais avant de passer à la direction générale du CLSC de Hull, il a tour à tour occupé des fonctions au sein du service familial Centre-Sud de Montréal, du Centre des Services Sociaux du Montréal métropolitain, et de la Société canadienne de la Croix-Rouge.

Quant à monsieur Gérald Larose, un habitué des grands débats de société par sa longue carrière syndicale à titre de président de la Confédération des Syndicats Nationaux (CSN), il évoque un leadership profondément engagé à la défense de ses membres. Encore tout récemment, il fut coprésident du Sommet du Québec et de la jeunesse. Depuis son départ de la CSN, il enseigne à l'UQAM où il partage sa longue expérience avec ses étudiants. Monsieur Larose connaît par ailleurs très bien le quartier Hochelaga-Maisonneuve puisqu'il a déjà travaillé pour le CLSC Hochelaga-Maisonneuve comme organisateur communautaire avant d'entreprendre la carrière qui l'a porté dans les hautes sphères du militantisme syndical.

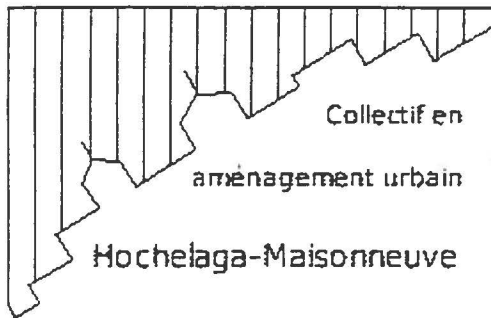
Rappelons que ce conseil de commissaires aura pour mission de dégager les consensus émergeant des audiences et d'en approuver la synthèse effectuée par le Collectif. Un rapport, reflétant la position et les objectifs souhaités par le milieu concernant le réaménagement de la rue Notre-Dame, sera déposé lors d'éventuelles audiences publiques, devant le Bureau des audiences publiques en environnement (B.A.P.E.).

Besoin de plus d'information sur le projet avant les audiences?

Une **présentation graphique** de l'ensemble du projet du MTQ (expositions de panneaux avec les dernières modifications, photos, etc.) ainsi que des documents relatifs au sujet du réaménagement de la rue Notre-Dame seront mis à votre disposition pour vous informer.

C'est au **COLLECTIF EN AMÉNAGEMENT URBAIN HOCHELAGA-MAISONNEUVE**, à partir du 25 avril, que nous vous invitons à venir voir et consulter les documents de présentation du projet le plus récent du ministère des Transports du Québec.

Adresse : 3987, rue Ste-Catherine Est



LES NOUVELLES DU COLLECTIF

Le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve
3987, rue Ste-Catherine Est, Montréal (QC), H1W 2G7 Tél. : 523-4443 FAX : 523-2479

Dévoilement du plan de transport du MTQ :

LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME AURA LIEU TEL QUE PRÉVU!

Le ministre des Transports du Québec, M. Guy Chevrette a finalement dévoilé son plan de transport pour la région métropolitaine, le mardi 11 avril 2000. Une proposition qui, aux dires du ministre, met l'emphase sur le développement de la qualité de vie et de l'économie florissante, par le biais du développement du transport en commun et du réseau routier. Ce plan met nettement l'accent sur le développement du transport dans l'Est de Montréal. Ainsi, le réaménagement de la rue Notre-Dame aura bel et bien lieu et compte parmi les priorités de la liste des travaux à réaliser.

L'annonce des audiences publiques locales dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve pour le mois de mai arrive donc fort à point pour les gens concernés par la réfection de la rue Notre-Dame. C'est le bon moment pour transmettre au Collectif vos attentes lors des audiences publiques locales! Rappelons que ces audiences locales serviront à recueillir les attentes de la population et à dégager un consensus sur des objectifs qu'elle souhaite voir atteints à l'occasion du réaménagement de la rue Notre-Dame.

Plus de 300 questionnaires diffusés

Comme le sujet est de première importance pour les gens du quartier, le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve a mis sur pied un mécanisme de consultation permettant la participation du plus grand nombre de personnes possibles. C'est pourquoi le Collectif a fait parvenir aux entreprises, organisations et groupes communautaires du quartier, plus de 300 questionnaire-guide afin de faciliter leur participation aux audiences locales. Vous voulez dire votre mot à titre personnel, comme résident du quartier mais vous avez moins de temps pour préparer une présentation? Un questionnaire-guide en version abrégée a aussi été préparé. Celui-ci est

VOUS VOULEZ UN QUESTIONNAIRE POUR
PARTICIPER AUX AUDIENCES PUBLIQUES
LOCALES OU VOUS SOUHAITEZ
VOUS INSCRIRE DÈS MAINTENANT?

Appelez-nous au 523-4443

HORAIRE DES AUDIENCES

Jeudi 4 mai	de 13 h 30 à 17 h et de 19 h à 22 h
Vendredi 5 mai	de 13 h à 17 h
Samedi 6 mai	de 9 h 30 à 12 h et 13 h 30 à 16 h

Endroit : 1611 D'Orléans (CLSC H-M.)

disponible au Collectif en aménagement urbain.

Participation et inscription aux audiences publiques locales

Les audiences se tiendront les 4, 5 et 6 mai prochain au 1611, d'Orléans, dans les locaux du CLSC Hochelaga-Maisonneuve. On pourra participer aux audiences des trois façons suivantes : en déposant un mémoire, en remplissant un questionnaire guide ou encore en faisant une présentation verbale. Pour avoir droit de parole lors des audiences, il est obligatoire de **s'inscrire à l'avance**.

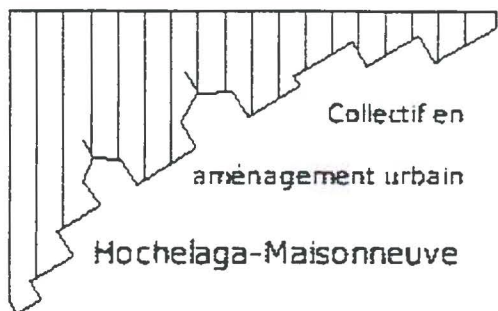
L'inscription sur place est possible mais la priorité sera donnée à ceux qui se seront inscrits à l'avance. Soulignons que ces audiences se tiendront devant un conseil de commissaires composé de Mme Nicole Forget-Bashonga, directrice de la Cuisine Collective Hochelaga-Maisonneuve, de M. Serge Chénier, ex-directeur de la Caisse populaire Bourbonnière, de M. Pierre Larivière, directeur de la Maison de la culture Maisonneuve et enfin, de M. Paul Leguerrier, directeur général du CLSC Hochelaga-Maisonneuve. Il est à noter la collaboration de M. Gérald Larose, ex-président de la Confédération des Syndicats Nationaux (CSN), qui a été retenu à titre d'animateur modérateur.

POUR NOUS REJOINDRE :

3987, rue Ste-Catherine Est
(514) 523-4443

Site web : www.cam.org/~cauhm

Courriel : cauhm@odyssee.net



LES NOUVELLES DU COLLECTIF

Le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve
3987, rue Ste-Catherine Est, Montréal (QC), H1W 2G7 Tél. : 523-4443 FAX : 523-2479

Réaménagement de la rue Notre-Dame

LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS DÉPOSE SES PREMIÈRES ÉTUDES D'IMPACT

Les représentants du ministère des Transports du Québec (MTQ) nous ont fait savoir qu'une partie du projet d'études d'impact (2 chapitres sur un total de 6) a été déposé auprès du ministre de l'Environnement, monsieur Bégin, afin de démarrer le processus d'évaluation environnementale. Ces premiers chapitres concernent la mise en contexte du projet et des données sur l'état actuel du milieu. On retrouvera dans ces parties des informations et des données sur une foule de sujets tels que : les orientations du projet visant la mise en valeur du quartier, une analyse des besoins sur la sécurité, les volumes de circulation, les attentes du milieu, des données sur la population, le zonage, la biologie du milieu, le patrimoine, le bruit et les vibrations, etc. Ces chapitres et les suivants, une fois approuvés par le ministre de l'Environnement, seront rendus publics pour consultation par la population.

Informations sur le réaménagement de la rue Notre-Dame

Pour s'informer sur les intentions du MTQ à l'égard de l'avant-projet nommé *LA MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME*, une **présentation graphique** (expositions de panneaux avec les dernières modifications, photos, etc.) est accessible. C'est au COLLECTIF EN AMÉNAGEMENT URBAIN HOCHELAGA-MAISONNEUVE, du 25 avril au 5 mai que nous invitons à venir voir et consulter les documents de présentation les plus récents du MTQ.

UNE DÉMARCHE DE CONSULTATION IMPORTANTE ET MOBILISATRICE

Les inscriptions aux audiences publiques locales sont en cours et les places étant limitées, nous vous invitons à communiquer rapidement avec le Collectif afin de vous assurer un droit de parole. Il est possible de participer aux audiences en complétant un questionnaire-guide, en déposant un mémoire ou présentant verbalement votre opinion lors des audiences publiques les 4, 5 et 6 mai prochain au 1611, rue d'Orléans, dans les locaux du CLSC Hochelaga-Maisonneuve.

La consultation orchestrée par le Collectif vise à fournir à la population résidente, aux groupes, organisations et entreprises du quartier la possibilité de dire leurs opinions et préoccupations et de faire connaître les objectifs qu'ils souhaitent voir atteints par le réaménagement de la rue Notre-Dame. Votre participation à cet événement vous permettra d'agir de façon pro-active dans le quartier, sur les objectifs souhaités et l'amélioration de la qualité de vie.

Suite à ces séances d'audiences un rapport entériné par les commissaires sera publié, reflétant la position du milieu Hochelaga-Maisonneuve sur le réaménagement de la rue Notre-Dame et sera déposé au Bureau d'Audiences Publiques en Environnement (B.A.P.E.)

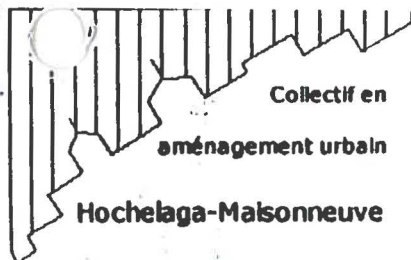
DÉBUT DES AUDIENCES JEUDI PROCHAIN – DÉBUT DES AUDIENCES JEUDI PROCHAIN

Jeudi 4 mai	de 13 h 30 à 17 h et de 19 h à 22 h
Vendredi 5 mai	de 13 h à 17 h
Samedi 6 mai	de 9 h 30 à 12 h et 13 h 30 à 16 h

Endroit :
1611 D'Orléans (CLSC H-M)

ANNEXE 8
ANNONCE DES AUDIENCES PUBLIQUES
LOCALES

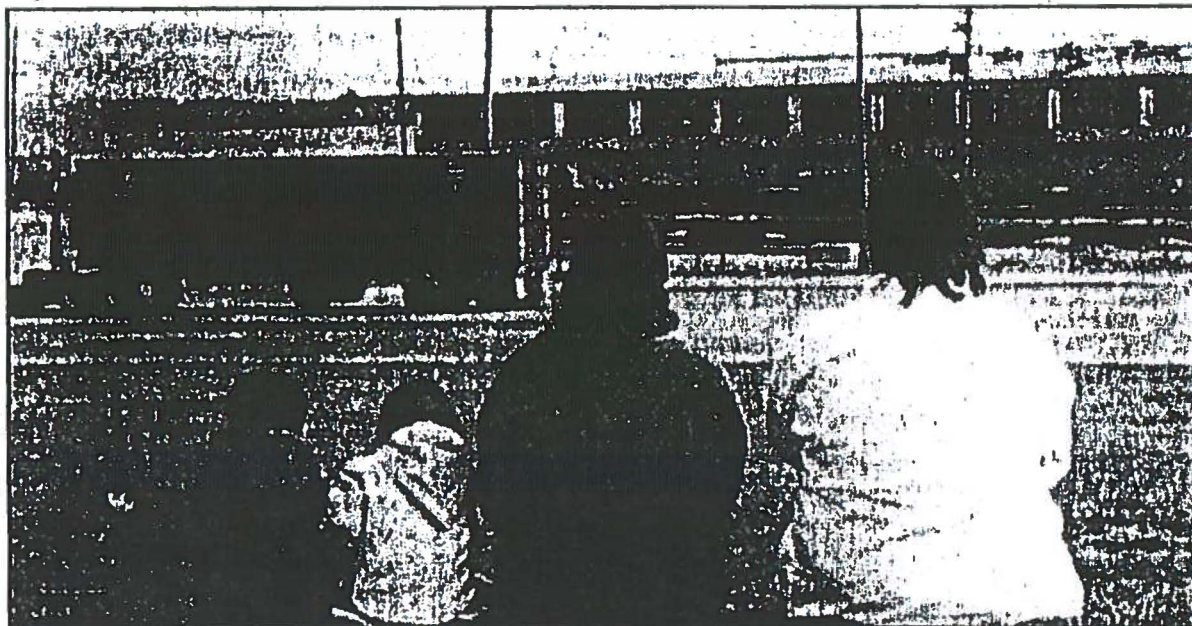
RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUIN 2000



Collectif en
aménagement urbain

Hochelaga-Maisonneuve

LA RUE NOTRE-DAME ÇA NOUS REGARDE



Avant que des décisions qui engagent l'avenir de notre quartier ne soient prises, nous entreprenons une action SOLIDE et SOLIDAIRE pour faire valoir notre point de vue et définir collectivement des objectifs qui permettront notre développement socio-économique tout en améliorant la qualité de notre environnement

C'est pourquoi nous vous invitons fortement à apporter votre contribution aux
AUDIENCES PUBLIQUES LOCALES

Quartier Hochelaga-Maisonneuve

Le jeudi 4 mai 2000 de 13h30 à 17h et de 19h à 22h. Le vendredi 5 mai 2000 de 13h30 à 17h. Le samedi 6 mai 2000 de 9h30 à 12h et de 13h30 à 16h
au CLSC Hochelaga-Maisonneuve, 1611 avenue d'Orléans

Vous pouvez agir à titre individuel ou collectif, en faisant un exposé verbal ou en présentant un mémoire (inscription obligatoire).

Vous pouvez aussi participer à notre démarche en remplissant seulement un questionnaire conçu à ce sujet.

Pour vous inscrire aux audiences, obtenir le questionnaire ou seulement vous informer;

Geneviève Hervieux au 523-4443 - cauhm@cam.org

ANNEXE 9
ÉTAT DE LA PARTICIPATION DES AUDIENCES
PUBLIQUES LOCALES

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUIN 2000

État de la participation des audiences publiques

Dépôt de mémoire sans présentation verbale :

1. La Société d'Habitation Populaire de l'Est de Montréal
2. Tourisme Hochelaga-Maisonneuve
3. La chambre de commerce et de l'industrie de l'Est de Montréal
4. Le Collège Maisonneuve
5. Les cuisines Collectives
6. Le Groupe DACA

Dépôt de mémoire avec présentation verbale

7. Pro-est
8. La promenade Ontario
9. Sucre LANTIC
10. La CDEST
11. Leclaire, Adam Sud-Ouest
12. Le Groupe de Recherche Urbain Hochelaga-Maisonneuve
13. Le Centre de soins prolongé de Montréal
14. La marie Debout
15. La table d'aménagement de quartier Hochelaga-Maisonneuve
16. Le CLSC Hochelaga-Maisonneuve
17. Le Comité ZIP Jacques-Cartier
18. Le théâtre sans fil
19. Le théâtre Denise-Pelletier
20. Le journal de la rue
21. Monsieur Serge Paiement
22. Monsieur André Rioux
23. Monsieur Jean St-Onge
24. Mesdames Rita Michaud, Suzanne Beaudet et Paule Dufour, et monsieur Luc Gallant

Présentation verbale sans mémoire

25. Monsieur Jacques Blais, madame Francine Boisvert et monsieur Roméo Charron
26. Le CAP St-Barnabé
27. Monsieur Serge Quevillon
28. Monsieur Jean-Pierre Bonhomme
29. Monsieur André Villeneuve
30. Madame Lucette Pilon
31. Monsieur Luc Daigle
32. Monsieur Robert Meilleur
33. La SDC Ste-Catherine
34. Monsieur Gérard Paré et mesdames Jocelyne et Marie-Douce Bélanger
35. Monsieur Yvon Laramé
36. Mesdames Chantal Thériault et Martine Émond
37. Madame Claudette Lafortune
38. Monsieur Michel Turgeon

Nombre de questionnaire complétés: 73

Participation totale : 111

ANNEXE 10

CORRESPONDANCE REÇUE APRÈS LES AUDIENCES PUBLIQUE LOCALES

- Lettre de la Régie des Installations Olympiques
- Document de madame Francine Bernier
- Éditorial de la revue ARC de monsieur Pierre-Boyer Mercier
- Lettre de l'Association des directeurs généraux des services de santé et des services sociaux du Québec

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RUE NOTRE-DAME
QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE
JUN 2000

Le 24 mai 2000


**PARC
OLYMPIQUE
MONTREAL**

Régie des installations olympiques
4141, av. Pierre-de-Coubertin
Montréal (Québec) H1V 3N7
Téléphone: (514) 252-4678
Télécopieur: (514) 252-0372

Bureau de la présidence

Audiences publiques locales
Hochelaga-Maisonneuve
a/s Collectif en aménagement urbain
3987, rue Sainte-Catherine Est
Montréal (Québec)
H1W 2G7

**Objet : Projet de modernisation de la rue Notre-Dame
Audiences publiques locales**

Madame et Messieurs les commissaires,

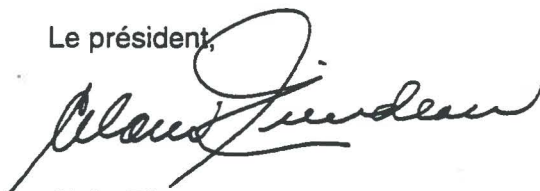
La Régie des installations olympiques a pris connaissance de la proposition de modernisation de la rue Notre-Dame élaborée par le ministère des Transports du Québec et désire, par la présente, manifester son appui à ce projet porteur de retombées favorables pour l'économie locale.

L'aménagement d'un boulevard urbain comme solution de continuité entre les autoroutes 720 et 25 résoudra à notre avis un problème de transport et servira l'Est de Montréal en général et le Parc olympique en particulier.

Les infrastructures routières envisagées faciliteront l'accès aux installations du Parc olympique autant par le sud-ouest, par le nouveau boulevard Ville-Marie et l'actuel boulevard Pie-IX, que par le sud-est, avec le projet de prolongement du boulevard de l'Assomption entre la rue Hochelaga et l'axe Souigny. Une accessibilité routière accrue ne pourra que servir les activités qu'accueille actuellement le Parc olympique et favoriser la fréquentation des nouveaux attraits récréo-touristiques qui y seront implantés au cours des prochaines années, ce qui devrait également profiter aux commerces locaux.

C'est pourquoi la Régie des installations olympiques souhaite que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame élaboré par le ministère des Transports du Québec soit réalisé dès que les exigences associées à une intervention de cette nature seront satisfaites.

Le président,



Alain Riendeau

de → Francine Bernier 544 de Ville - Marie.
mtl. Rév. H1V-356-
tel=514-253-4693-

Pour notre bien être et meilleure qualité
de santé, propreté, et de vie.

Faire un mur très haut et fermer tout le
long de la rue Notre-Dame d'un bout à l'autre
du côté du port, sauf certaine sortie pour le
port, en faire juste où c'est vraiment nécessaire
et pas en faire devant le parc champêtre.

Le trafic (automobiles, bicyclette à gaz et autres) sauf les
gros camions. Les faire passer en dessous
de la rue Notre-Dame, des bout de la rue Ste-
Catherine à Rue IX.

Enlever la rue Notre-Dame (le dessus) des
bout de la rue Ste-Catherine aller à Rue IX.
enlever la asphalté et mettre du gazon à la
place avec des arbres, des bancs, et autres...
qui correspondrait très bien avec le Parc
Champêtre, et il n'aurait pas besoin de
passerelles pour que les enfants et les personnes
âgées et autres personnes handicapées et tous
le monde qui désire relaxer, pourrait s'y
rendre et se promener ou reposer la tête
sans danger de traverser et ce serait plus
grand, comme espace à respirer et être
tranquille.

Pour les gros camions, ils peuvent prendre
l'assomption ou Rue IX pour monter.
Les autres rues qui serait fermées, ils ont
juste à faire des cu de sac avec ces rues là.

(2)

Il y a 3 lumières de collées bout de St-Cathérine, Van, St-Élément, les enlever, ça sauverais de l'argent et du bruit etc... les mettre plus loin (les lumières)

Avoir une surveillance policières ou autres régulièrement un peur partant, pour eux qui course le soir et la nuit font les fous y prennent cette rue pour un piste de course.

Le train, pourquoi il son la nuit ou le soir à des heures pas normale ou sonne sa cloche, c'est très énervant, ont se réveille en sursaut il sont très bruyant la nuit ou le soir eux aussi.

C'est pour dire que c'est terrible le bruit qu'il y a ici, c'est l'enfer, ont peur pas dormir ou relaxer écouter la radio ou la télé sans monter le volume et ça m'énervé d'écouter un volume trop élevé.

Ça joue sur les nerfs, c'est stressant, le sommeil est très mauvais, mon garçon aussi il se réveille ou est pas capable de dormir à cause de ça, ont a des maux de tête, ont seigne même des nez à cause de la poussière.

Tous chique dans la maison, et dans mes armoires ou pharmacie, biblots, même les meubles se déplace dans la maison.

Peut pas ouvrir trop vite une porte d'armoires ou pharmacie, parce que ça tellement bouger que ça tombe à terre. faut que je surveille toujours les choses pour pas que ça tombe à terre.



l'association des directeurs généraux
des services de santé
et des services sociaux du québec

Montréal, le 31 mai 2000

Monsieur Paul Leguerrier
1931, Fullum
Montréal (Québec)
H2K 3N2

Objet : Autoroute Notre-Dame

Cher ami,

J'ai habité longtemps dans Hochelaga-Maisonneuve puis dans Longue-Pointe avant que le pont Tunnel ne vienne démolir notre maison et la vieille Église Saint-François-d'Assise.

Je trouve effrayant ce que l'on a fait aux gens de l'est avec l'autoroute Notre-Dame, le tunnel et l'extension du port de Montréal.

Suis très heureux que le CLSC veille au grain. Trop, c'est trop.

Amitiés.

Le directeur général,

Michel R. Denis

MD/eo

Autoroute Notre-Dame : les responsables du CLSC sont inquiets

La Presse - 7 mai 2000

ANDRÉ PRATTE

Le conseil d'administration du CLSC Hochelaga-Maisonneuve a exprimé hier des inquiétudes quant à l'impact qu'aura sur la santé des résidents de ce quartier la transformation de la rue Notre-Dame en autoroute.

Les représentants du CLSC participaient à la dernière journée d'audiences publiques convoquées par le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve et portant sur le projet mis de l'avant par le ministère des Transports du Québec.

Déjà, ont fait valoir les gens du CLSC, la population de ce quartier est dans un état de santé fragile. L'espérance de vie y est de cinq ans moins élevée que la moyenne de l'île de Montréal. Quelque 130 personnes sur 10 000 sont hospitalisées chaque année pour des maladies respiratoires, 60 % de plus que dans l'ensemble de l'île.

Faisant état d'études montrant des nombres accrus de cas d'asthme, voire de cancers dans les populations demeurant aux abords d'autoroutes, le président du c.a. du CLSC, Claude Champagne, s'est dit convaincu des effets délétères d'un accroissement de la circulation automobile : « Déjà, en 1983 (au sujet du précédent projet du ministère des Transports), nous avions fait état de données alarmantes quant à l'impact d'une circulation de 60 000 véhicules par jour. Le nouveau projet parle au bas mot d'un volume de 80 000 véhicules par jour. Raison de plus pour avoir des inquiétudes, tant à l'égard de la pollution de l'air que du bruit ambiant et de la qualité de vie des citoyens. »

Un regroupement d'organismes communautaires et de résidents, la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve, a exprimé des inquiétudes similaires. Selon les calculs réalisés par ce regroupement, le passage de 80 000 véhicules par jour sur la nouvelle autoroute fera augmenter de 9500 à 15 200 tonnes métriques la quantité des principaux polluants atmosphériques produits chaque année par le transport routier dans le secteur.

« Je ne veux pas dépenser mes impôts pour être étouffé à longueur de journée », a lancé un résident du quartier, l'enseignant Jean St-Onge. Selon M. St-Onge, la majorité des usagers de la nouvelle autoroute seront des banlieusards : « Va-t-on chercher une solution pour les gens qui vivent à 50 kilomètres d'ici ou pour ceux qui habitent à 50 pieds de la rue Notre-Dame ? »

La Table d'aménagement du quartier prône la construction

d'un tunnel en profondeur qu'emprunterait toute la circulation de transit. La rue Notre-Dame, elle, redeviendrait une rue résidentielle « au plus grand comme le boulevard Saint-Joseph », explique le porte-parole de la Table, Normand Robert.

Cette hypothèse se heurte cependant à plusieurs obstacles, notamment le coût (au moins 600 millions), mais aussi l'impossibilité pour les camions transportant des matières dangereuses d'emprunter un tunnel. Or, ces camions, qui déjà ne peuvent passer par le tunnel LaFontaine, devront bien passer quelque part pour atteindre la Rive-Sud. Normand Robert ne se laisse pas démonter par un si petit problème : « La plupart de ces camions transportent des produits pétroliers. Pourquoi n'y aurait-il pas un tuyau, comme celui de Gaz Métropolitain, qui acheminerait les produits pétroliers vers la Rive-Sud ? »

Les dirigeants du CLSC, pour leur part, suggèrent que tout élargissement serve obligatoirement aux transports collectifs. « Si on ne change pas les habitudes des gens, on va être pris à refaire le même débat dans 10 ou 20 ans parce qu'il va falloir ajouter de nouvelles voies », soutient Claude Champagne.

Comment convaincre les gens de la banlieue éloignée d'utiliser les transports en commun ? « Ça pourrait être des autobus de type Voyageur, climatisés, où on pourrait brancher son portable, et qui transporteraient les gens de Repentigny directement au centre-ville ! » rêve M. Champagne.

Pas de pancartes

Bien que le quartier ait été sacqué dans les années 70 par le projet de l'autoroute Est-Ouest, qui avait entraîné la destruction de plus de 1200 logements, ces audiences populaires ne semblent pas avoir suscité beaucoup d'intérêt dans la population. « Il n'y a pas de pancartes, pas de levée de boucliers », a convenu le président de ces audiences, Paul Leguerrier, aussi directeur du CLSC.

Hier matin, on comptait au plus 15 personnes dans la salle. En tout et partout, malgré une campagne de sensibilisation, seulement une trentaine de personnes et organismes ont fait valoir leur point de vue de vive voix. Or, le quartier compte plus de 50 000 habitants.

« Nous aurions souhaité une plus grande foule, mais les gens se sont exprimés à travers leurs organismes du quartier », selon M. Leguerrier.

Et qu'ont-ils dit pendant ces trois jours d'audiences ? M. Leguerrier résume : « Les gens demandent que la blessure d'autrefois soit réparée, et surtout qu'elle ne soit pas aggravée. »

(3)

aussi les murs et plafond que le propriétaire
a fait arranger, sont en train de saigner
encore et la poussière il y en a beaucoup
s'est terrible.

Je crois pas que j'e vais rester là, une
deuxième année, et je ne suis pas la seule
à penser comme ça, les gens sont tannée
de tout ça.

En espérant que vous en tiendrez
compte de l'enfer qui ont vie par ici...
X faite quelque chose ont en peu plus.

Françoise Bernier.

544 de Ville-Marie
M.H. Plouffe. H1V-316.
tel = 514-253-4693

Un stade au centre-ville et quelques préoccupations locales

REF: ARQ - MAI 2000 # 111

PIERRE BOYER-MERCIER

Apparemment situées à des pôles d'intérêts diamétralement opposés, ces deux préoccupations entretiennent néanmoins des relations de causes à effets dans toutes les grandes agglomérations urbaines. D'une part une grande surface implantée dans un centre-ville, de l'autre l'inquiétude des citoyens de quartiers qui se voient amputer une partie de leur territoire pour servir les intérêts des premiers.

Le futur stade, comme toutes les zones dites d'usages exclusifs qui permettent la réalisation de grands ensembles architecturaux ou de grands travaux de génie dans les villes, s'inscrit à ce titre dans la lignée d'interventions urbaines qui proviennent des premiers zonages industriels du dix-septième siècle. L'apparition de zones fonctionnelles, absentes des cités médiévales, là où n'existait aucune distinction entre les lieux de travail, de loisirs et de repos, parallèlement au développement des réseaux et des modes routiers ont créé, comme le montre l'histoire, une première rupture dans les habitudes de vie urbaine : le marchand, jadis confiné dans son logis pour toutes ses activités, avait désormais l'option de les diviser en des lieux éloignés les uns des autres. Mais, comme chacun le sait, cette option portait déjà le virus qui allait contaminer les fondements de la ville. D'une part l'éclatement de son échelle géographique jetait les bases d'un nouveau concept, celui de la banlieue. (Le mot banlieue date de plusieurs siècles comme l'indique sa définition : territoire d'environ une lieue autour d'une ville sur lequel s'étendait le ban; institution de l'époque féodale). D'autre part, l'usage exclusif attribué à certaines zones de la ville allait la priver de deux de ses plus essentielles ferments : la diversité des fonctions et le piéton.

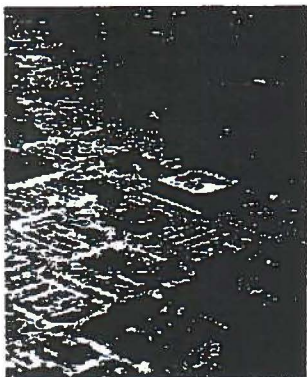
Le stade de baseball qui sert de bouc émissaire pour cet éditorial, mais qui n'est pas seul en cause (Place Ville-Marie, Loblaw's, etc. en sont d'autres exemples probants) et que nous présentons dans les pages de cette édition de la revue constitue une œuvre architecturale remarquable en soi, conçue par un architecte éminent, Claude Provencher et son équipe. Mais là n'est pas la question. Malgré la qualité de ce bâtiment, il n'en demeure pas moins que le choix du centre-ville comme lieu d'implantation de ce stade ne sert que des intérêts économiques privés et dans un second temps, puisqu'il est stratégiquement placé le long de voies rapides urbaines, les intérêts de la banlieue.

Aussi faut-il admettre que les préoccupations des résidents de la Petite Bourgogne sont justifiées. Le géant silencieux (mis à part quelques événements sporadiques) qu'on leur a confié comme voisin s'inscrit dans une échelle d'intégration si démesurée qu'il n'arrivera pas, malgré son architecture et ses aménagements paysagistes, à contribuer de façon positive à la vie du quartier, voire de la ville.

Un autre quartier situé plus à l'est est aux prises avec un problème corollaire. Suite à l'annonce du Ministre des transports du Québec d'élargir la rue Notre-Dame en voie rapide urbaine pour mieux desservir le centre-ville, le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve a mis sur pied des consultations publiques locales. Le Ministère, dans son plan d'aménagement, propose d'augmenter l'achalandage de 50 000 à 80 000 véhicules par jour. Plusieurs organismes locaux représentant les citoyens sont venus dénoncer ce mauvais voisinage qui ne les gratifiera que de bruit et de pollution, de dangers accrus et qui dépréciera leur quartier. Ce plan de réaménagement ne fait que consolider le processus de décentralisation de Montréal qui sera privé d'autant d'espace pour ses immobilisations et ses piétons que l'automobile en consommera pour ses besoins. Alors que certaines villes américaines, (notamment Portland en Oregon et Milwaukee) situées au cœur du royaume de l'automobile réalisent l'ampleur des dégâts causés par ces «autoroutes urbaines», tentent de réintégrer le piéton, Montréal propose encore des mariages de raison avec ses citoyens. Plusieurs parmi ceux qui se sont prévalus de leur droit de présenter des mémoires dans Hochelaga-Maisonneuve et qui refusaient modestement de s'appeler des experts, veulent suggérer au gouvernement via le BAPE d'instaurer une politique de transport en commun sur tout le territoire, assortie de mesures incitatives d'utilisation. Ni plus ni moins que le gros bon sens, mais un gros bon sens qui permettra aux gouvernements, selon plusieurs, de réaliser d'importantes économies et de ranimer les centres-villes.

APPEL DE PROJETS

Suite à notre annonce (voir la page 4 dans ce numéro), la manne est arrivée. Une vingtaine de projets et de réalisations ont été déposés. Nous publions quelques projets de cette première récolte avec l'intention de poursuivre notre quête. Étudiants, professeurs et praticiens sont invités à soumettre des dossiers (qui vous seront rendus) et profiter de cette ouverture de la revue. Parmi celles que nous avons reçues, une dernière perle de Roger Dastous qu'il a réalisée avec son collaborateur et ami l'architecte Luc Durand.



Las Vegas est devenue l'archétype de la ville-état. Les chemins et les stationnements ont 70% de la superficie du centre-ville. Source : The City Assembled, Spiro Kostof.