

Une occasion d'agir

**Mémoire présenté par le conseil d'administration du
CLSC Hochelaga-Maisonneuve**

**aux Audiences publiques locales sur le
Réaménagement de la rue Notre-Dame**

le 6 mai 2000

NOS REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier pour leur précieuse collaboration le Dr. Louis Drouin, du Département de santé publique de Montréal, le professeur Paul Lewis, Université de Montréal, M. Michel Labrecque, de Vélo Québec, messieurs Gaétan Lebeau et François Pépin, de la STCUM....

De plus, nous remercions les membres du comité de santé environnementale du conseil d'administration du CLSC qui ont fourni un effort intense au cours de la dernière période : Claude Champagne, Jacques Keable et Laurence Laforest qui ont été appuyés par les travaux de Geneviève Hervieux , Jean Rouleau et Gilles Beauchamp.

RÉDACTION

Planifié par le comité de santé environnementale du conseil d'administration du CLSC, le présent mémoire a été rédigé par MM Claude Champagne, Jean Rouleau et Gilles Beauchamp, principal rédacteur et coordonnateur des travaux.

Les rédacteurs ont en outre bénéficié de la collaboration de Geneviève Hervieux et de Jacques Keable.

La forme masculine a été utilisée plutôt que la féminisation systématique pour éviter d'alourdir les formulations .

Table des matières

Introduction	1
Démocratie et santé publique	2
Historique.....	3
Une population fragile.....	6
... fragile mais éclairée.....	7
Un impact environnemental déterminant.....	8
Pollution climatique, réchauffement climatique et effets dur la santé.....	9
Une chaleur inquiétante	10
La détérioration de la qualité de l'air.....	11
... et de l'environnement sonore.....	13
Pour réduire la consommation des combustibles fossiles et l'étalement urbain	13
Quel modèle de développement urbain ?	14
Le transport en commun: un choix stratégique	15
Équilibre dynamique ou déséquilibre ?	15
Pour un développement durable, il faut un poids politique décisif.....	16
Nos recommandations.....	18
Conclusion.....	20
Nos engagements	20

Introduction

Nous tenons, en premier lieu, à remercier l'animateur principal et les commissaires de cette démarche ainsi que le Collectif en aménagement urbain d'Hochelaga-Maisonneuve (CAUHM), pour l'organisation et la tenue de ces audiences publiques sur ce projet majeur pour le devenir de la communauté du quartier.

Alors que les gouvernements supérieurs nous annoncent des projets sur le plan du transport, de l'environnement et de l'aménagement du territoire sans que soit prévue en même temps une consultation sérieuse de la population concernée, la tenue de ces audiences peut sembler vaine aux yeux de plusieurs. Les résidents du quartier Hochelaga-Maisonneuve ont, à tort ou à raison, nettement l'impression d'être mis devant le fait accompli face à des enjeux complexes et des intérêts diversifiés. En effet, les pressions se font très grandes pour débouchonner le goulot à quatre voies de la rue Notre-Dame dans lequel s'engouffrent les camions de marchandises et les automobiles des banlieusards, empressés d'arriver à destination. Défilant et arrivant de toutes parts sur des boulevards limitrophes à six et huit voies, les camionneurs et les automobilistes se font de plus en plus nombreux à se plaindre du manque de fluidité de la circulation dans notre secteur. Résister et faire valoir des points de vue qui soulèvent des préoccupations par rapport à la qualité de vie et la santé des gens du quartier, peut donc nous faire ressembler à ces irréductibles Gaulois qui, de leur village, résistent à l'envahisseur romain. Au lieu de se percevoir comme des personnes réactives marquées du syndrome « pas dans ma cour », les résidents du quartier Hochelaga-Maisonneuve doivent plutôt se considérer comme des citoyens à part entière. Traversés par cette question depuis 1970, ils sont très bien placés, selon nous, pour apporter des réponses nouvelles et modernes qui valent pour tout ce qui concerne la qualité de vie de l'ensemble des Montréalais, tout en ne se cramponnant pas à une forme de statu quo. On pourrait reprendre cette maxime de Jacques Proulx, le président de Solidarité rurale, qui affirme « Tant vaut le village, tant vaut le pays », pour la reprendre à notre compte et la formuler ainsi : « Tant vaut le quartier, tant vaut l'île ».

Le mémoire que nous vous présentons constitue une contribution par laquelle nous tenons, en tant que membres du conseil d'administration du Centre local de services communautaires (CLSC) Hochelaga-Maisonneuve, à réaffirmer des principes de santé publique, de qualité de vie et d'environnement sain et durable à respecter. Le CLSC, faut-il le rappeler, a pour mission de répondre aux besoins de la population en offrant divers services de santé, services sociaux et d'action communautaire de nature préventive ou curative. Le geste que nous posons aujourd'hui s'inscrit dans la continuité de cette mission qui consiste notamment à

impliquer les citoyens dans la prise en charge de leur santé physique, psychologique et sociale. C'est donc avec le regard d'une institution ancrée dans son milieu et participant avec ses diverses composantes aux actions et aux stratégies d'un milieu en développement que nous formulons ici certaines recommandations. Nous profitons aussi de l'occasion pour affirmer et prendre certains engagements futurs à notre niveau, en plus d'insister sur certains acquis nouveaux à préserver. Nous insistons également pour que ces questions d'aménagement urbain, de transport des biens et des personnes, de santé publique et d'environnement soient éventuellement débattues à une échelle régionale avec tous les acteurs et les citoyens de l'Île de Montréal.

Démocratie et santé publique

À notre avis cet exercice de démocratie locale s'avère prometteur à plus d'un titre. D'une part, il devrait permettre à notre quartier d'accroître sa cohérence et sa solidarité. D'autre part, il incarne cette sagesse qui consiste à consulter ceux et celles qui vont vivre l'impact des décisions à venir et qui sont, à même leur vécu et leur ancrage dans le territoire, les plus habilités à définir les contours de la voie à suivre et à esquisser des solutions sur le plan de l'amélioration de la qualité de vie. À défaut de posséder l'expertise nécessaire sur le plan de l'ingénierie routière, de l'aménagement urbain et en matière d'environnement, nous considérons que celle-ci doit être sollicitée pour bien cerner les enjeux et prendre des décisions éclairées dans la concrétisation des demandes, des besoins et des préoccupations qui doivent être exprimés par les premiers concernés. Enfin, il demeure impérieux que les gouvernements modifient leur pratique démocratique et comprennent que le bien commun ne se marchande pas dans les coulisses entre quelques groupes d'intérêts particuliers avec des visions à courte vue, mais doit être plutôt alimenté par cette sagesse populaire et citoyenne dans la détermination d'un horizon de développement viable, sain et durable pour le bien du plus grand nombre.

Le fait d'interpeller les points de vue et la responsabilité des citoyens et des citoyennes du quartier dans la définition de leur mieux-être et la configuration de leur territoire, tout en leur fournissant l'occasion d'avoir plus d'emprise dans le développement qui les concernent, constitue déjà en soi un facteur primordial permettant d'atteindre un meilleur état de santé. Vous comprendrez ici que notre vision de la santé ne se limite pas à l'absence de maladie ou d'un handicap quelconque. Elle se réfère à un concept de la santé publique qui considère les facteurs environnementaux, sociaux, économiques politiques, culturels, comportementaux et biologiques comme des déterminants susceptibles d'affecter la santé des individus et de la collectivité. La longévité et la santé d'une communauté résultent notamment de son organisation sociale et communautaire, de son style de vie, de la qualité de l'environnement et du cadre bâti dans lesquels elle se déploie ou non. Ce point de vue s'inscrit en droite ligne avec celui de plusieurs spécialistes en matière de santé publique, de promotion et de prévention de la santé.

L'exercice démocratique de ces audiences populaires s'ajoute d'ailleurs aux nombreux efforts qui sont déjà entrepris par divers intervenants et organismes du quartier afin de redonner de la confiance, de l'estime de soi et du pouvoir (*empowerment*) aux gens de notre communauté. Ces audiences devraient contribuer à augmenter le sentiment de fierté et d'appartenance de la communauté envers le territoire qu'elle habite.

Aux prises avec des conditions socio-économiques fort difficiles, dévalorisantes et déqualifiantes, notre communauté a toujours su, malgré tout, faire preuve de génie, de ténacité et de fierté pour trouver et développer des solutions qui lui sont propres. Le CLSC Hochelaga-Maisonneuve a d'ailleurs vu le jour, il y a plus de vingt-cinq ans, grâce à cette volonté peu commune d'une population désireuse d'identifier ses besoins et d'y pourvoir de façon innovatrice. Ainsi, a-t-on vu apparaître l'un des premiers CLSC du Québec. Il fait maintenant partie du patrimoine, du capital communautaire et social, fort diversifié, dont s'est doté la population de ce quartier. C'est donc à titre de représentants d'une institution publique de santé devant être enracinée dans son milieu et porteuse des besoins et des préoccupations de la communauté locale que nous désirons soulever certaines interrogations et apporter quelques pistes de solutions face au projet de réaménagement de la rue Notre-Dame. Ne serait-ce que du point de vue de la santé et sur le plan la qualité de vie, nous croyons qu'il est de notre devoir d'exprimer certaines vues sur un projet de réaménagement aussi majeur du territoire, tout comme nous l'avons fait dans le passé.

Historique

Le CLSC Hochelaga-Maisonneuve, avant même son affiliation au réseau de la santé en 1973, s'est préoccupé d'une manière globale de la santé de la population. Tous les aspects de la santé communautaire sont par conséquent pris en considération: santé physique, psychologique ou sociale; logement, sécurité, salubrité, pauvreté; rapports sociaux, familiaux; emploi, etc.

Dès le départ, c'est le désir de s'impliquer dans sa propre destinée qui a conduit la population du quartier à investir temps et énergie à la structuration de leur centre communautaire. On comprendra que le CLSC, tel qu'on le connaît sous sa forme actuelle, est toujours porteur d'un désir de voir les résidents du quartier se prendre en charge et participer aux décisions qui influenceront leur vie.

On doit à ce chapitre rendre hommage aux nombreux bénévoles et intervenants impliqués dans toute la dynamique communautaire qui caractérise si bien notre quartier. À travers ce vaste réseau organisé se sont développées de très grandes compétences que tout décideur se doit désormais de prendre en considération.

Le mémoire déposé par notre CLSC en 1983, dans le cadre de la *Commission de consultation populaire sur l'aménagement du boulevard Ville-Marie*, fait d'ailleurs une édifiante démonstration des liens entre l'environnement, la santé communautaire et la possibilité qu'ont les citoyens de se prendre en charge collectivement. On y traite également des effets du bruit sur la santé et des faiblesses de la planification gouvernementale. D'ailleurs, le CLSC avait mandaté un représentant pour agir à titre de commissaire lors de cette consultation.

Ce même fil conducteur se retrouve à travers notre implication dans la création et le soutien au Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve (CAUHM) depuis 1983. Ce dernier a donné suite aux différentes recommandations qui ont été retenues lors de la consultation populaire de 1983 en sollicitant la participation des citoyens et des organismes préoccupés par la qualité de vie du quartier Hochelaga-Maisonneuve.

Plus particulièrement en ce qui concerne la transformation de la rue Notre-Dame, le CAUHM est toujours demeuré vigilant soit pour re-mobiliser le milieu, au besoin, ou encore pour rappeler aux différents décideurs les revendications exprimées localement.

Il y a d'abord eu au printemps de 1983, un groupe de travail qui avait pour mandat d'expliquer, le plus clairement possible, les informations concernant le projet du ministère de reprendre les travaux d'aménagement de la rue Notre-Dame et puis de solliciter la présentation de mémoires de la part du milieu. Au cours des années '80 le CAUHM a maintenu des relations, quoique difficiles, avec le ministère des Transports. Il y a eu différents épisodes comme le moratoire de 1985 qui venait stopper tout le projet; puis l'assemblée publique de mai 1987 où plus de 200 personnes étaient témoin de l'attitude condescendante des fonctionnaires du ministère et enfin en 1989, un mémoire était présenté en commission parlementaire afin d'exprimer la position du milieu.

C'est vers 1990 que les attitudes commencent à changer. La Ville de Montréal entreprend alors un vaste processus de consultation pour l'inspirer dans l'élaboration du premier plan d'urbanisme de son histoire. Des fonds sont rendus disponibles pour favoriser la vulgarisation de l'information et une participation la plus large possible à ce grand exercice de planification. Plusieurs organismes du milieu se mobiliseront pour permettre aux citoyens de saisir les enjeux de l'opération et d'exprimer leurs points de vue. Le CAUHM fera notamment alliance avec le Pavillon d'Éducation Communautaire (PEC) dans la confection et la présentation d'une maquette interactive du quartier. Les recommandations qui découleront de cette activité de consultation, entre autre lors de la vente trottoir de la Promenade Ontario de la fin mai 1992, seront utilisées lors du Sommet de l'arrondissement Mercier/Hochelaga-Maisonneuve qui devait conduire à l'adoption du plan directeur pour notre territoire. De plus, des documents de vulgarisation des enjeux et aussi un document facilitant le travail des organismes pour la présentation d'un mémoire furent élaborés par le CAUHM.

La problématique de la rue Notre-Dame ressort évidemment de tout ce processus et la nécessité d'établir un lien entre le Pôle olympique et le quartier se précise. La notion de corridor récréo-touristique dans l'axe du boulevard Morgan

semble faire l'unanimité dans le milieu si on en juge par la vingtaine de mémoires, dont celui du Département de santé communautaire allié aux trois CLSC de l'arrondissement puis le nôtre, qui furent présentés lors de l'étape finale de consultation. Une des pierres angulaires de ce corridor était la reprise d'une recommandation de 1983, soit la réunification de plein pied des parcs Morgan et Champêtre par l'abaissement de la chaussée de la rue Notre-Dame. Le CAUHM a sollicité les réactions des membres de plusieurs organismes du quartier en organisant à cette époque près de 40 rencontres d'échange et d'information dans les groupes. C'est aussi à cette période que le CAUHM, avec d'autres tables de concertation et organismes du quartier, mettent sur pied la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve (TAQ). Après la fin du processus d'élaboration du plan d'urbanisme, le CAUHM étant le seul organisme à maintenir son investissement dans la TAQ, il fut convenu d'abandonner cette structure qui dédoublait les énergies à investir.

Le plan d'urbanisme a été adopté par la Ville de Montréal en laissant une partie de notre territoire à l'étude. Le secteur Maisonneuve fera donc, quelques années plus tard, l'objet d'un plan particulier d'urbanisme (PPU). Ce sera encore une fois l'occasion pour le CAUHM de consulter les organismes du milieu en mettant à contribution cette fois le Conseil pour le développement local et communautaire d'Hochelaga-Maisonneuve (CDLC). Un document précisant les enjeux est distribué, une présentation et un échange avec les membres de cette table de concertation permettront d'acheminer à la Ville les points de vue du milieu.

À la même période, le CAUHM est impliqué au comité de développement de Tourisme Hochelaga-Maisonneuve (THM) et fait circuler les mêmes informations. D'autres organisations sont ainsi rejointes et le milieu maintient la cohérence face à ses revendications. À travers cette implication, le concept de belvédère d'observation dans le parc Champêtre est développé et a été retenu par les membres de THM comme un élément de consolidation de la partie sud du quartier, à condition que les parcs soient réunifiés.

Depuis 1993, des intervenants de plusieurs organismes du quartier et de l'Est de Montréal participent également au Projet de revitalisation urbaine et sociale du quartier qui vise notamment à attirer de nouveaux ménages dans le quartier. Pour atteindre cet objectif il faudra nécessairement agir sur l'amélioration de la qualité de vie du milieu.

Notre quartier a si bien montré sa capacité d'exprimer des positions étoffées et appuyées que la crédibilité de ses organisations s'est accrue dans plusieurs domaines. On dit souvent que notre quartier a la particularité d'être très innovateur, c'en est une autre preuve. Ainsi en 1997, quand le ministère des Transports consulte madame Harel, députée du comté, et quelques intervenants

locaux, il est clair dans la tête de ces derniers que le CAUHM doit être impliqué dans cette démarche. Le ministère prend donc contact avec le Collectif pour connaître la nature de toutes les revendications depuis le début de la saga Notre-Dame. La volonté de traiter le dossier avec des partenaires locaux teinte la nature des relations et le ministère fait preuve de bonne foi en incluant dans ses plans l'ensemble des préoccupations du milieu et va même un peu plus loin qu'on ne l'aurait d'abord cru. Il s'agit donc d'un changement de culture important dans les échanges entre le gouvernement et le milieu.

Souhaitons que le gouvernement québécois et son ministère des transports sauront trouver le courage d'aller encore plus loin dans l'innovation en matière de transport urbain et d'aménagements viables en s'appuyant sur les revendications apportées par le milieu.

Une population fragile

La population du quartier Hochelaga-Maisonneuve présente un bilan de santé qui n'est pas rose: mortalité précoce (73 ans d'espérance de vie VS 78 pour la région), taux élevés de maladies respiratoires et de l'appareil circulatoire (voir tableaux suivants); taux record régional de suicide (36,6 pour 100 000 VS 15,1 pour la région).

Tableau 1 - Indices comparatifs de mortalité selon la cause, 1992-94 et 1995-97¹

Causes	1992-1994			1995-1997		
	Nombre moyen de décès	Indice		Nombre moyen de décès	Indice	
Tumeurs	149	126	(+)	149	133	(+)
Appareil circulatoire	213	136	(+)	216	150	(+)
Appareil respiratoire	48	141	(+)	62	173	(+)
Blessures	37	175	(+)	38	195	(+)

(+) valeur significativement plus élevée que celle de l'ensemble de la région Montréal-Centre (ou île de Montréal) (=100)

Tableau 2 - Taux d'hospitalisation¹ de courte durée le diagnostic principal, 1996-1998

	Tumeurs	Appareil circulat.	Appareil respirat.	Traumatismes	Total
Taux ajusté ¹					
CLSC 1996-1998	101,9	182,9	132,7	94,5	1135,4
CLSC 1994-1996	119,2	192,8	157,2	89,8	1317,8
Région 1996-1998	88,3	151,0	82,6	79,4	950,5

Sont exclues les hospitalisations dont le diagnostic principal est une naissance vivante.

1. Taux pour 10 000 personnes, ajusté selon la structure par âge, sexes réunis, de la population de Montréal-Centre 1997

¹ Tableaux tirés du site de la Santé publique de Montréal

Le tableau 1 nous montre une détérioration des indices comparatifs de mortalité pour des problèmes circulatoires et respiratoires : avec 50% et 73%, respectivement plus de décès par rapport à la moyenne de l'île (Montréal-Centre), les écarts sont importants. Les écarts avec la moyenne régionale au niveau du taux d'hospitalisation (Tableau 2) sont presque aussi importants avec 61% de plus (en 96-98) d'hospitalisation pour les maladies respiratoires et 21% de plus pour les maladies de l'appareil circulatoire.

Ce ne sont que des indicateurs, des symptômes d'un état de pauvreté endémique qui se traduit entre autres par :

- des taux de décrochage scolaire élevés : 44% des jeunes de 15-24 ans du quartier ne fréquentent plus l'école, contre 30% dans la région²
- les taux de chômage prolongé plus qu'alarmants : en mars 1999, 42% des familles prestataires de la sécurité du revenu, qui représentent 36% de la population de 0-64 ans, sont prestataires depuis 10 ans ou plus .

Nous sommes devant un quartier dont la population fut dévastée par la désindustrialisation rapide et massive des dernières décennies.

- Les industries alimentaires ont été centralisées ailleurs que dans le quartier, quand elles n'ont pas déménagé à Toronto (David, Christie, Steinberg...);
- les industries du rail et du transport ont réduit et concentré leurs activités dans l'ouest du pays (et de la ville ?), fermant plusieurs usines importantes (Angus, Vickers...);
- les industries du fil, du textile, de la chaussure et de la « guenille » ont été expatriées vers le Sud où la main-d'œuvre est meilleure marché (J&P Coats,...)

Hochelaga-Maisonneuve était un quartier fier de sa vocation industrielle. Les quartiers industriels d'aujourd'hui sont plantés en périphérie de la ville et leurs ouvriers vivent en banlieue. Ce qui explique que nous ne soyons pas insensibles aux objectifs de croissance économique qui sous-tendent à l'évidence le plan de transport régional. La population de Montréal, et particulièrement celle du quartier Hochelaga-Maisonneuve a souffert grandement de la crise et de la restructuration économique des dernières décennies.

Nous sommes cependant préoccupés de savoir comment les ministères de l'Environnement, de la Métropole, de la Santé et services sociaux arrivent à concilier leurs responsabilités premières avec les effets sociaux déstructurants inhérents au passage d'une autoroute dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve ?

² Statistiques du recensement 1996.

... fragile mais éclairée

Pourtant ce quartier, comme beaucoup de vieux quartiers montréalais, recèle de grandes richesses: patrimoine architectural et culturel, tissu social dense, ce qu'on appelle aujourd'hui le capital social, ce sont des valeurs, des atouts qui se développent lentement... qui s'exportent peu. Mais ils attirent de plus en plus de gens de l'extérieur.

Tous ces trésors constituent pour bien des citoyens et des intervenants du milieu une base pour la reconstruction du quartier. Les nombreuses initiatives de revitalisation développées localement sont désormais reconnues par tous les décideurs comme incontournables. Nous avons le mérite en ce sens d'avoir été visionnaires quant à l'importance qu'aura notre quartier, périphérique au centre-ville, dans 10 ou 20 ans.

Nos efforts, quoique considérables, pourraient être amenuisés, voire même anéantis, par la planification d'un aménagement aussi considérable qui ne tiendrait pas compte d'une vision à long terme.

Un impact environnemental déterminant

Incidemment, nous avons été surpris et demeurons perplexes devant le peu de préoccupations manifestées dans le plan de transport du ministère à propos des enjeux environnementaux et de santé publique que posent les modalités actuelles et passées de gestion par le marché de nos besoins de transport des personnes et des marchandises.

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)³. 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

³ Suivant la dernière « Enquête origine-destination » de 1998, la région a connu de 1987 à 1998 une hausse du déplacement en automobile de 30% alors que les transports en commun connaissaient une baisse de 14% durant la même période.

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.

La situation du ministère du transport québécois n'est pas unique :

« Jusqu'à présent, les gouvernements canadiens et l'industrie automobile n'ont tenu aucun compte des émissions de gaz à effet de serre dans l'élaboration de leurs politiques de transport. La forte augmentation des émissions de gaz à effet de serre constatée dans le secteur des transports depuis les années 60 est principalement due à un changement d'attitude des ex-passagers des transports en commun qui préfèrent désormais, même s'ils sont seuls, utiliser leur propre véhicule, et au transport des marchandises qui se fait par camion plutôt que par rail. ⁴»

Comme nous l'illustrerons dans les pages qui suivent, nous croyons que la situation appelle un changement d'attitude de la part de nos gouvernements, un changement qui devrait être visible au moment où ceux-ci nous annoncent des investissements TRÈS importants et structurants touchant la source la plus importante de GES.

Il s'agit d'un problème qui, à l'évidence, ne se règlera pas dans Hochelaga-Maisonneuve. Nous croyons cependant que le petit bout d'autoroute qui passera ici fait partie d'un plan qui n'a pas intégré les contraintes environnementales qui pèsent sur la région, et la planète. Une telle intégration changerait, à notre avis passablement d'éléments du plan régional de transport.

Pollution atmosphérique, réchauffement climatique et effets sur la santé

L'augmentation vertigineuse de la consommation de combustibles fossiles au cours des 50 dernières années a induit un réchauffement du globe dont les conséquences désastreuses deviennent mesurables et palpables.

⁴ **Solutions canadiennes**, Mesures pratiques et abordables pour lutter contre le changement climatique, Fondation David Suzuki, 1998, page 17.

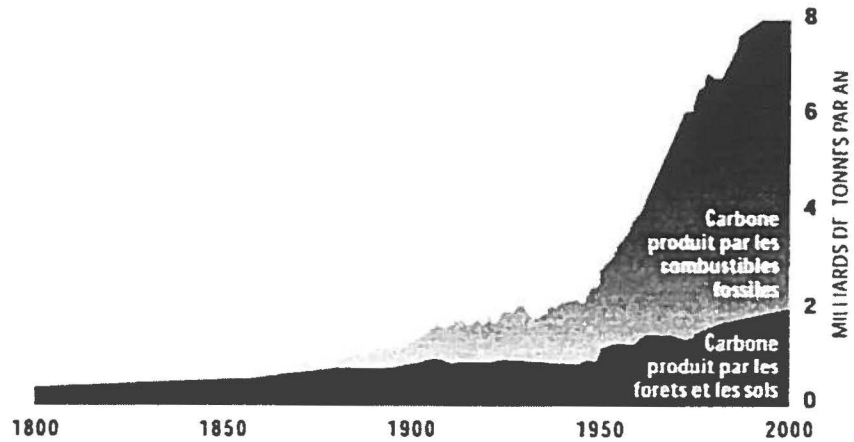


Figure 1 – Rejet de carbone dans l'atmosphère 1800-2000

« A l'échelle de la planète, on estime à 2 millions de tonnes les émissions annuelles de carbone qui résultaient d'activités industrielles et commerciales au milieu du XIX^e siècle. En 1900, elles étaient déjà passées à 1 milliard de tonnes et, en 1995, elles dépassaient les 6 milliards de tonnes par an. »⁵

Les études et avis scientifiques sont convergents et ne permettent plus de repousser à plus tard le changement. Pourtant, après Rio (1992) et Kyoto (1997) les promesses politiques de changement faites sur la scène internationale par nos représentants ne se sont pas encore traduites en action...

Le plan de transport régional nous semble une occasion d'agir à ne pas rater.

⁵ À couper le souffle, Les effets de la pollution atmosphérique et des changements climatiques sur la santé, Fondation Suzuki, mai 1999, p.2.

Une chaleur qui devient inquiétante

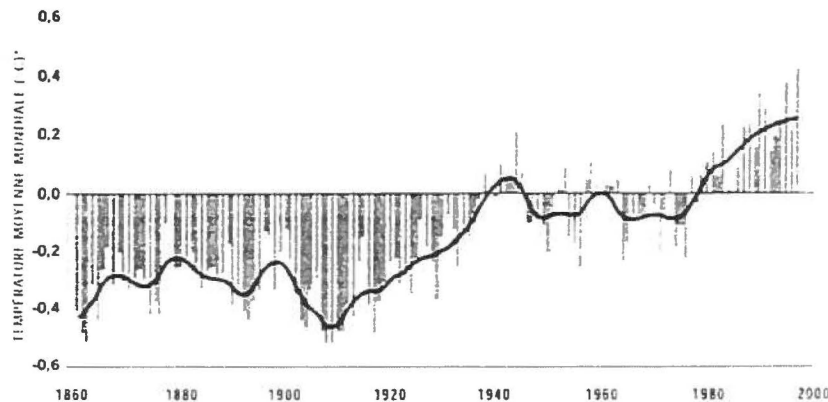


Figure 2 - Évolution de la température moyenne mondiale

« Des vagues de chaleur, des tempêtes, des ouragans et des inondations comme on n'en avait jamais vu auparavant se sont produits dans le monde au cours des 15 dernières années. Les spécialistes de la climatologie disent maintenant que l'on peut imputer au réchauffement du globe la fréquence et la force accrue des El Niño au XXe siècle. »⁶

« En 1995, des vagues de chaleur ont tué plusieurs centaines de personnes à Chicago et plusieurs milliers dans l'Uttar Pradesh en Inde et dans le centre de la Chine. (...) On peut s'attendre à ce que de nombreuses villes canadiennes voient une augmentation significative du nombre de journées très chaudes et connaissent des vagues de chaleur plus longues au fur et à mesure que le réchauffement du globe se traduira par des températures de plus en plus élevées. »⁷

Suivant ce même rapport de la Fondation Suzuki, le nombre annuel des décès imputables à la chaleur est actuellement aux alentours de 70 pour Montréal et 20 pour Toronto. On estime que ces chiffres pourraient augmenter à 460 pour Montréal et à 290 pour Toronto d'ici 2020. Combien de ces 400 décès dus au réchauffement climatique se produiront dans Hochelaga-Maisonneuve, quartier où les gens sont moins susceptibles de posséder une piscine ou un système de climatisation ? Combien de milliers de décès compterons-nous ailleurs ?

En plus de l'accroissement de la température moyenne, les perturbations dues aux changements climatiques sont nombreuses et dévastatrices : assèchement des régions productives (prairies) et diminution des stocks de poissons; augmentation du niveau de la mer avec son cortège de déplacement de populations...

⁶ Idem, p.7

⁷ Idem, p.8

« La Banque asiatique de développement estime que, en Chine et au Bangladesh seulement, la montée du niveau des mers pourrait forcer 140 millions de personnes à aller s'installer ailleurs. Les tempêtes et les lames de fond mettent en danger des populations considérables dans ces régions. Si le niveau de la mer devait monter d'un mètre, 17 pour cent du Bangladesh, qui ne produit que 0,3 pour cent des gaz à effet de serre mondiaux, pourrait être submergé. »⁸

Plus près de nous, à propos du fleuve St-Laurent: « Il manquait hier un mètre d'eau dans le Port de Montréal pour que le niveau atteigne seulement la normale des trente dernières années. »⁹ On parle d'un risque de diminution du débit du fleuve de 30 à 40% au cours des 50 prochaines années. C'est dire que cela entraînera des changements dramatiques tant au niveau de l'activité économique que de la faune et la flore marine.

D'autre part, on peut s'attendre à ce que le réchauffement des températures moyennes se traduise par une extension du territoire et une augmentation du nombre d'insectes porteurs de maladies.

« L'augmentation de la température moyenne du globe pourrait entraîner un élargissement de la zone de transmission potentielle de la malaria. Cela signifierait que, d'ici la deuxième moitié du siècle prochain, environ 60 pour cent de la population mondiale serait menacée, contre 45 pour cent à l'heure actuelle. Chaque année 250 millions de personnes contractent la malaria et près de deux millions en meurent. »¹⁰

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.

D'autres phénomènes viendront ajouter leurs effets à ceux que l'on vient d'énumérer, et ainsi alourdir et complexifier l'état de santé publique : pollution de l'air, de l'eau, des sols, vieillissement de la population, augmentation du commerce mondial et des voyages...

La détérioration de la qualité de l'air

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.

⁸ Idem p.11

⁹ Bisson, Bruno, La Presse, 4 mai 2000, page A-7

¹⁰ Idem, p.12

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 quelques 16 000 décès par an sont imputables à la pollution atmosphérique.

« 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 œuvre 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'air¹¹.

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. » ¹²

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.

¹¹ Notre souligné.

¹² À couper le souffle, résumé-synthèse, p.4-5.

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.¹³

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 jour¹⁴...

Qu'en sera-t-il du corridor élargi de la route Notre-Dame faisant passer au minimum le niveau de circulation actuelle de 50-60,000 véhicules par jour à 80,000 véhicules par jour. Ceci sans compter l'augmentation encore plus grande prévisible durant la réfection du boulevard Métropolitain, ou encore dans l'hypothèse de la construction d'un autre pont sur la rive sud ?

...et de l'environnement sonore

La détérioration de l'environnement sonore est aussi un fléau qui passe trop souvent inaperçu. Comme le soulignait déjà le mémoire du CLSC en 1983, l'accroissement du niveau de bruit ambiant qui accompagne les développements autoroutiers est une pollution méconnue qui ajoute son fardeau de stress

« L'être humain réagit au bruit de la même manière qu'il réagit à tout agent stressant. Au niveau physiologique: une production accrue d'adrénaline, une accélération du pouls, une élévation de la pression artérielle, une accélération de la respiration, la mobilité gastro-intestinale diminue, il y a constriction des petits vaisseaux sanguins, les muscles se tendent, etc... Ces réactions apparaissent à partir de 55 dB(A) ou plus. »¹⁵

La firme SNC Lavalin réalisait en 1999 une série de mesures du bruit sur plusieurs rues perpendiculaires au corridor Notre-Dame. Cette étude, dirigée par le professeur Pierre André, du département de Géographie de l'Université de Montréal, identifiait que les niveaux actuels de bruits sur ces rues varient de 62 à 66dBA, ce qui correspond à un niveau de gêne de moyen à fort. La même étude prévoit un fort impact sonore des développements prévus sur la rue Notre-

¹³ <http://ens.lycos.com/ens/mar2000/2000L-03-01-03.html>

¹⁴ Lajoie, Dr. Pierre « Pollution de l'air reliée au transport en milieu urbain : impacts sur la santé de la population »

¹⁵ Mémoire du CLSC Hochelaga-Maisonneuve aux audiences publiques populaires de 1983, p. 35

Dame, avec une augmentation allant de 3 à 8 dBA, particulièrement pour les rues Desjardins (8dBA), Joliette (5dBA) et Aylwin (4 dBA). Rappelons que l'échelle acoustique des dBA est logarithmique et qu'une augmentation de 3dBA correspond au doublement du bruit...

Des mesures seront nécessaires pour atténuer les inconvénients et effets néfastes pour la santé de cet environnement sonore dégradé. Atténuation tant à la source (écrans...) qu'au niveau de la fenestration des maisons de cette région.

Pour réduire la consommation de combustibles fossiles et l'étalement urbain

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.

Quel modèle de développement urbain ?

Il nous semble qu'on ne peut pas proposer de développer de façon majeure le système de transport régional sans se prononcer, par le fait même, sur le problème de l'étalement urbain, sans prendre parti dans cet enjeu stratégique. Le Ministère des transports du Québec prévoit une augmentation de 2 millions de déplacements par jour d'ici 2016, soit 25% de plus. « Si rien n'est fait ces déplacements se feront principalement en automobile et entraîneront de graves problèmes de congestion (...) plus de circulation, plus de bruit, plus de poussière, moins de sécurité »¹⁶. Le ministère semble conscient des impacts négatifs qu'entraînera l'accroissement du nombre de déplacement et de la

¹⁶ Ministère des transports, Plan de gestion des déplacements, avril 2000, p.1

pression accrue que cette demande exercera sur le réseau routier. Quelles solutions propose le ministère? Un peu de tout : plus de routes, plus de ponts, plus d'autobus et de métro...

Pourtant chaque artère que l'on ajoute, chaque élargissement des artères existantes, ce sont des espaces enlevés à la qualité, des empiètements sur l'humain. Entre les modèles opposés de développement urbain que représentent Portland et Chicago, Montréal se situe plutôt très près du « modèle » de Chicago. À Portland, la superficie de la ville s'est accrue de 2% au cours des vingt dernières années et de 46% dans le cas de Chicago. Alors que cette dernière stagnait en terme de population (+4%) et l'autre accroissait sa population de près de 50%. Est-ce vraiment le modèle de Chicago que nous désirons suivre ?

Le nombre de voies de circulation automobile sur le tronçon d'autoroute qui traversera le quartier dépendra du modèle de développement urbain régional dont la métropole se dotera. Les instances régionales montréalaises sont actuellement en débat et des conflits divisent les acteurs. Il serait malheureux qu'à cause de cela la communauté montréalaise ne tire pas le maximum des investissements annoncés par le Ministère des transports.

Le ministère reconnaît lui-même qu'il manque un plan, définissant des priorités de développement :

« La planification et la gestion du développement urbain, par ailleurs, relèvent de l'aménagement du territoire, et celui-ci est planifié et géré localement et régionalement par les plans et la réglementation d'urbanisme des municipalités, ainsi que par les schémas d'aménagement des MRC et de la CUM.

Il n'en demeure pas moins que pour l'ensemble des acteurs de la région, et en particulier pour le ministère des Transports, la mise en place d'un cadre d'aménagement métropolitain faciliterait le choix des interventions à privilégier, en définissant des priorités claires en matière de développement. »¹⁷

Que les acteurs régionaux ne soient pas encore réunis autour d'une ou quelques tables bien ordonnées – fusions de municipalités – ne devrait pas empêcher les communautés locales de se mobiliser autour de projets de développement et d'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers et la région. Peut-être même ces différents projets sous-régionaux favoriseront-ils l'émergence d'une appartenance régionale renouvelée ?

Le transport en commun: un choix stratégique

¹⁷ Plan de gestion des déplacements, p. 5
(<http://www.mtq.gouv.qc.ca/regions/montreal/plan.htm>)

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 Laval et une partie de la Rive-Sud, compte pour 19% du territoire et 63% de la population. À l'inverse, les 37% de la population périphérique occupent 81% du territoire. C'est ce qu'on appelle l'étalement urbain...

Équilibre dynamique ou déséquilibre ?

Avec 762M\$ pour l'« optimisation » de l'autoroute métropolitaine, 165M\$ (mais plus probablement 225-250M, selon nos informations) pour la « modernisation » du tronçon Notre-Dame, en plus des quelques 400M\$ 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 de 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.

Nous n'avons pas l'impression que le ministre Chevrette a en main toutes les cartes qu'il lui faudrait pour développer une offre cohérente de services de transport complémentaires: les rails relèvent du fédéral, le stationnement des municipalités et la planification de la CUM.

C'est à l'entité politique régionale d'établir les axes de son développement et non au bureau régional d'un ministère. Notre problème, en matière de développement urbain durable c'est que l'entité politique régionale est outrageusement dominée par les banlieues. Le cœur de la métropole, où vivent les trois-quart de la population, se fait difficilement entendre.

Pour un développement durable... il faut un poids politique décisif

À défaut de pouvoir s'appuyer sur un plan régional de développement, le ministère du transport devrait affirmer plus clairement les principes qui le guident.

Nous avons bien compris que la fluidité du transport par camions est un principe important pour le ministère, au nom du développement économique. À ce niveau, on ne nous a pas démontré que les moyens ont été pris pour minimiser les impacts environnementaux importants de cette perspective... Suivant la Table ronde nationale sur l'environnement et l'énergie :

Le seul scénario [au niveau du transport des marchandises] permettant d'approcher les objectifs de Kyoto consiste à détourner au moins un tiers des marchandises transportées par camions sur une distance de plus de 500Km vers le transport ferroviaire intermodal. Il est donc clair que pour passer du grand essor prévu dans les transports routiers commerciaux à une importante diminution (de 33 à 40 pour cent), le gouvernement fédéral va devoir apporter des changements rapides et audacieux à sa politique des transports.¹⁸

Le ministre du transport a-t-il inclus cette contrainte dans son modèle ?

On entend mal, cependant l'autre principe qui devrait guider le ministre: ne pas induire une plus grande utilisation de l'automobile pour le transport individuel. Sur cet aspect, l'intention du ministre est plutôt contradictoire : on souhaiterait que les voyageurs passent au transport en commun, mais on ajoute des ponts et des travées...

Si le ministre du transport affirmait clairement qu'il n'entend pas de faciliter la fluidité du transport individuel automobile, il contribuerait à dissiper le smog qui entoure encore ses intentions.

Mais cela ne suffirait pas à compenser le manque de poids du Montréal-central: quelle que soit l'assemblée délibérante qui décidera du plan de développement régional (CUM renouvelée ou, à défaut, Assemblée nationale), il faudra que la population du cœur de Montréal se mobilise pour que son poids politique soit à la mesure de son poids démographique (et historique, culturel, architectural...).

Sans un tel rééquilibrage de la représentation le développement de Montréal se fera toujours vers l'extérieur - en fonction de sa banlieue - au détriment de ses quartiers centraux : ceux qu'on traverse au matin, pour aller travailler, et au soir pour retourner vers le bon air de sa campagne, après avoir déversé au passage quelques kilogrammes de polluants.



Les enjeux du plan de transport régional sont tels, pour la santé de la région comme de la planète, que l'Institut de santé publique du Québec et les directions de la santé publiques de la région devraient être mobilisés dans l'évaluation de l'impact de ces développements et des stratégies de changement comportemental qui devraient être mises en œuvre. De même, les CLSC et autres organismes de santé primaire devraient être mis à contribution pour informer, éduquer, conscientiser la population régionale. En favorisant la participation aux décisions nous favoriserons l'implantation des changements nécessaires.

¹⁸ Fondation Suzuki, « Prendre la grand-route », p.8.

Ce n'est pas la première fois que les professionnels de la santé s'impliqueraient dans des changements environnementaux :

Les gouvernements ne se rendent pas pleinement compte des graves effets qu'ont sur la santé les problèmes environnementaux. Les ministres de la Santé, responsables de la santé des Canadiens, doivent par conséquent participer à l'élaboration des politiques en la matière.

Les professionnels de la santé sont également en première ligne dans ce domaine. Ils voient chaque jour l'effet de la dégradation de l'environnement sur le bien-être des gens. Lorsque les écosystèmes mondiaux tombent malades, la santé des gens s'en ressent. Ce n'est pas là une idée nouvelle. Au début du siècle dernier, les médecins ont découvert que la contamination de l'environnement, en l'occurrence l'eau potable, causait toutes sortes de problèmes de santé dans la collectivité. Aujourd'hui, la contamination de l'air, du sol et de l'eau a atteint des niveaux sans précédent à l'échelle mondiale et a des effets majeurs sur la santé des collectivités.¹⁹

Pour ces raisons nous croyons qu'un débat régional est nécessaire, impliquant largement la communauté montréalaise. C'est une occasion d'agir à ne pas rater, pour notre santé, celle de la planète entière, et celle de nos arrières-petits-enfants.

¹⁹ Fondation Suzuki, « A couper le souffle », p.43.

NOS RECOMMANDATIONS

La recherche et l'analyse des enjeux soulevés par le projet de réaménagement de la rue Notre-Dame nous a amenés à formuler des recommandations au niveau local, mais aussi au niveau régional. Nous souhaitons ainsi contribuer à un débat régional à poursuivre.

... par rapport au projet de réaménagement de la rue Notre-Dame

des conditions à respecter

- ❑ Les objectifs de diminution de la pollution atmosphérique et à 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.
- ❑ 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 priorisées dans cet esprit.
- ❑ 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 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.
- ❑ Le ministre devrait renoncer à l'extension du réseau routier et 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.
- ❑ 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.

des éléments à conserver

- 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.
- Que le MTQ maintienne l'idée de relier le parc Morgan au parc Champêtre dans un quartier qui connaît déjà un sérieux manque d'espaces verts
- Que le MTQ maintienne l'idée de relier l'actuelle piste cyclable à la route verte.
- Que le MTQ poursuive son approche de mise en valeur du patrimoine et le développement récréo-touristique, en concertation avec les acteurs du milieu.
- Procéder à des études d'impact sonore (sur le bruit) aux heures de pointe, particulièrement dans certains secteurs névralgiques (tout le sud de la rue Sainte-Catherine entre Viau et Moreau, les rues Saint-Clément, Leclaire, Théodore, Ville-Marie et Vimont ainsi que la rue Viau et les alentours du Centre de soins prolongés de Montréal.
- Prévoir des mesures d'atténuation du bruit et des vibrations pour les habitations situées au sud de la rue Sainte-Catherine, entre Viau et Moreau, la rue Vimont et la rue Viau, tout près du Centre de soins prolongés de Montréal (ex : utilisation de matériaux plus performants dans la rénovation des voies routières ou allocation de subventions aux propriétaires des habitations limitrophes).
- Que tout travail étudiant la modernisation de la rue Notre-Dame (qui se passe dans un quartier populaire et peuplé) fasse non seulement l'objet d'analyses du B.A.P.E. mais également de la Direction de la santé publique.

... plus généralement par rapport au transport en commun et au transport des marchandises sur l'Île de Montréal

- ❑ Qu'un large débat public soit organisé à l'échelle de l'Île de Montréal sur la question du transport des personnes et des marchandises, en lien avec la santé publique, l'environnement et la qualité de vie des citoyens.

des engagements à respecter

- ❑ Que les gouvernements fédéral et provincial respectent leurs engagements d'abaisser la pollution des gaz à effet de serre et qu'ils fassent connaître largement le plan de réduction de ces gaz et de divers polluants atmosphériques.
- ❑ 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.
- ❑ Que le ministère des transports du Québec (MTQ) inscrive et rende coutumière, dans ses façons de faire, la nécessité de consulter les citoyens touchés et concernés par l'impact de ses décisions, avant de procéder à quelque modification que ce soit des infrastructures routières.
- ❑ Que le gouvernement du Québec prenne une position officielle en faveur de l'électrification des transports des biens et des personnes et prenne des mesures permettant le déploiement d'une stratégie industrielle basée sur la mise en oeuvre et la mise au point de technologies de transport écologique.

- ❑ Revoir immédiatement à la hausse le montant d'argent alloué en matière d'avantages fiscaux qui sont autant d'incitatifs à utiliser le transport et le 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 .

CONCLUSION

Comme vous pouvez le constater, nous avons voulu élargir le débat en faisant valoir une lunette qui privilégie la santé publique, la qualité de vie des résidents et de leur environnement. À nos yeux, ces audiences ne constituent qu'une étape qui devrait tous nous convier à enrichir, à partager et à poursuivre une réflexion commune et globale. Il faut absolument favoriser la mise en commun des expertises en vue de bonifier les avenues qui se présentent, non seulement dans le cas du réaménagement de la rue Notre-Dame, mais pour tout ce qui concerne le transport des personnes et des marchandises à l'échelle de l'Île de Montréal.

La préparation de notre présentation à cette audience nous a inspiré quelques engagements et petits gestes possibles que nous pourrions déjà poser .

Nos engagements

- ❑ Poursuivre le travail sur cette question et interpeller les autres partenaires du réseau de la santé en proposant la tenue d'un débat régional sur la question du transport des personnes et des marchandises (en lien avec la santé publique, l'environnement et la qualité de vie des citoyens).
- ❑ Soutenir le milieu d'Hochelaga-Maisonneuve afin qu'il exprime et défende ses intérêts sur cette question.
- ❑ Examiner la possibilité d'implanter au CLSC Hochelaga-Maisonneuve un ou des « programmes-employeur » proposés par le MTQ.
- ❑ Inviter le service de location de CommunAuto à implanter son service dans le secteur d'Hochelaga-Maisonneuve.
- ❑ Intervenir à notre niveau afin d'améliorer et augmenter le service de transport en commun et celui adapté aux personnes en perte d'autonomie.

- Intervenir et exercer des pressions auprès de la STCUM afin d'améliorer le service de transport en commun et diminuer le temps d'attente inacceptable pour les personnes devant se rendre dans des institutions de santé des environs (ex : l'hôpital Maisonneuve-Rosemont).



Cet exercice nous a amené à prendre connaissance des réflexions et à solliciter les avis de plusieurs experts et organisations de la société civile dans ce domaine. Moins pressé par le temps et l'urgence d'agir, nous devons chercher à mieux connaître les actions qu'ont menées d'autres communautés sur ce type de développement, que ce soit à Amsterdam, Barcelone, Boston, Grenoble ou ailleurs au pays. Loin d'être fini, le débat sur ce dossier ne fait que s'engager.

Non pas un discours moralisateur sur l'automobile – mais une approche novatrice vers des solutions de transport intermodal pour une urbanité renouvelée.

Délégation interministérielle à la ville

Présentation
La direction

Tous vos contacts

■ Présentation

Claude Brévan,
déléguée
interministérielle
à la Ville

Délégation interministérielle à la ville
194, avenue du Président Wilson
93217 Saint-Denis La Plaine
Tél : 01 49 17 46 46

■ Créée par décret du 28 octobre 1988 (n°88-1015), la délégation interministérielle à la ville et au développement social urbain (DIV), est une administration de mission, placée sous l'autorité du ministre délégué à la Ville.

■ La DIV prépare les délibérations du comité interministériel des villes (CIV) et veille à l'exécution de ses décisions.

■ Elle assure la mobilisation des différents acteurs de la politique de la ville dans un souci de cohérence et d'efficacité.

■ Elle anime les réseaux des professionnels du développement social urbain et les services déconcentrés de l'Etat.

■ Elle assure le suivi de l'exécution des contrats de ville.

■ Elle anime les échanges européens et internationaux avec les Etats confrontés à des problèmes de développement social urbain.

La DIV a une organisation à la fois :

- thématique (citoyenneté-prévention-sécurité, lien social et service public, insertion-emploi-développement économique, transformation et gestion urbaine, mission nationale des GPV)

- territoriale avec des chargés de mission territoriaux qui couvrent l'ensemble des régions et départements de France et assurent le suivi des grands projets de ville.

■ La DIV est composé d'une équipe pluridisciplinaire (urbanisme, transports, éducation, police, justice, emploi, santé...).

Le Conseil national des villes

Présentation
Contacts
Membres du CNV
Avis du CNV

■ Présentation

Créé par décret du 28 octobre 1988 (n°88-1015), le Conseil national des villes est un organe consultatif de la politique de la ville.

Composé de 37 membres (22 élus et 15 personnalités qualifiées), il est tenu informé des relations contractuelles entre l'Etat et les collectivités territoriales.

Il commande des études et des recherches correspondant aux priorités générales de la politique de la ville : lutte contre les processus d'exclusion, prévention de la délinquance, adaptation de la politique pénale...

Il publie également un rapport annuel.

Ce conseil est placé auprès du Premier ministre et présidé par lui ou par l'un des deux vice-présidents, désignés parmi les maires qui en sont membres.

Le CNV a été renouvelé dans sa composition, en juillet 1998, pour devenir l'outil d'un débat politique ouvert, critique et prospectif sur la politique de la ville.

Ce conseil joue un rôle important d'évaluation, de repérage, à partir du terrain, des évolutions et débats à l'œuvre. Il dispose de son propre secrétariat.

Les services de l'administration centrale

La direction de l'architecture et du patrimoine

8, rue Vivienne

75002 PARIS

France

Téléphone : + 33.1.40.15.80.00

Directrice : Mme Wanda Diebolt

**PRÉSENTATION - HISTORIQUE - ACTUALITÉ - ORGANIGRAMME - TEXTES
JURIDIQUES - BASES DE DONNÉES**

Créée par l'arrêté du 21 septembre 1998, par la fusion de la direction du patrimoine, et de la direction de l'architecture, celle-ci étant revenue au Ministère de la culture en 1995 après plus de vingt ans de rattachement au Ministère de l'Équipement, elle a pour mission :

- de favoriser la création architecturale et de promouvoir la qualité architecturale dans les espaces bâtis ou aménagés, notamment dans les espaces protégés en raison de leur intérêt historique, esthétique ou culturel,
- de recenser, étudier, protéger, conserver et faire connaître le patrimoine archéologique, architectural, urbain, ethnologique, photographique et les richesses artistiques de la France,
- de suivre l'activité des architectes et de veiller à l'application de la législation les concernant,
- d'observer les conditions d'exercice des métiers du patrimoine et de veiller au maintien de leurs savoir-faire,
- de participer à l'organisation de l'enseignement, de la formation et de la recherche concernant l'architecture et le patrimoine.

Elle veille à ce que les services centraux et déconcentrés de l'État et ses établissements publics prennent en compte la qualité architecturale.

Elle apporte son concours à la politique de sauvegarde et de mise en valeur des sites et veille à ce que la qualité de l'architecture et la protection du patrimoine soient prises en compte dans la conception et la conduite des actions d'aménagement du territoire, du paysage et de la ville.

Elle diffuse la culture architecturale et patrimoniale, met en réseaux les différents acteurs et assure une politique d'animation et de valorisation de l'architecture et du patrimoine.

Le rapprochement du Patrimoine et de l'Architecture répond à une logique de continuité, d'ancrage du projet dans la mémoire. La direction a été conçue d'une part pour conserver lisibles les points d'ancrage, au niveau central, des grandes politiques qui animent l'action des services dans chacun des domaines de compétence, d'autre part pour en assurer la cohérence et la complémentarité

Dans les régions et les départements l'action de la direction de l'architecture et du patrimoine est relayée par des services placés dans les Directions régionales des affaires culturelles (DRAC) et par les Services départementaux de l'architecture et du patrimoine (SDAP).

Les services d'administration centrale sont organisés comme suit :

I - L'inspection générale de l'architecture et du patrimoine conseille le directeur sur la définition des orientations de la politique du ministère en matière architecturale et patrimoniale, évalue l'action des services et assure sur les plans scientifique et technique, les missions d'inspection générale de ceux-ci.

II - Le service de la connaissance, de la conservation et de la création définit, conduit et assure la cohérence des politiques de recensement, de recherche, d'étude, de protection, de conservation et de valorisation du patrimoine archéologique, architectural, urbain, paysager et mobilier, ainsi que la promotion de la qualité architecturale et urbaine.

Il comprend quatre sous-directions et une mission :

A La sous-direction des études, de la documentation et de l'inventaire assure la cohérence méthodologique, technique et documentaire des recherches et études conduites par la direction, par les établissements publics et organismes placés sous sa tutelle et participe à l'élaboration des politiques de protection. Elle conduit la poursuite de l'Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France afin de recenser, d'étudier et de faire connaître toute œuvre qui fait partie des éléments du patrimoine national ou susceptible de l'enrichir d'une documentation partagée et accessible à tous par les réseaux numériques, articulée avec la production d'atlas de l'architecture et du patrimoine qui en facilite l'accès géographique.

La médiathèque de l'architecture et du patrimoine, qui lui est rattachée, est le centre de traitement et de mise à disposition des archives issues des différents services ; elle comporte en outre une bibliothèque dont le fonds remonte au Second Empire, une photothèque dont l'origine peut-être rattachée à la Mission héliographique de 1851, et une planothèque. Le Centre de recherche des monuments historiques est chargé de réunir une documentation et d'exécuter des relevés techniques de second œuvre utiles aux professionnels.

B La sous-direction de la qualité des espaces et de l'architecture est compétente en matière d'amélioration de la qualité architecturale, urbaine et paysagère ; et veille avec l'appui de la mission interministérielle pour la qualité des constructions publiques, à la sensibilisation à ces politiques et à leur promotion.

Elle prépare la législation et la réglementation relative aux espaces protégés : abords des monuments historiques, secteurs sauvegardés, zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager. Elle définit les politiques de mise en valeur de ces espaces et s'assure de leur

prise en compte. Un bureau des jardins et du patrimoine paysager lui est rattaché.

C La sous-direction des monuments historiques est chargée de protéger, conserver et mettre en valeur le patrimoine immobilier et mobilier présentant un intérêt pour l'histoire, l'art ou la science. À ce titre, elle met en œuvre la politique relative aux monuments historiques, et veille à l'application de la législation sur les monuments historiques. Elle a pour mission :

- de conduire la procédure de classement parmi les monuments historiques et de suivre la procédure déconcentrée d'inscription à l'inventaire supplémentaire,
- d'organiser la procédure d'autorisation des travaux à réaliser sur les monuments historiques et de veiller au contrôle de ces travaux,
- de coordonner, en liaison avec les sous-directions et établissements publics concernés, la gestion des monuments historiques appartenant à l'État et affectés au ministère de la culture et de la communication.

Elle définit les règles d'utilisation des crédits affectés aux monuments historiques et répartit entre les services déconcentrés les moyens nécessaires.

D La sous-direction de l'archéologie arrête en liaison avec les autres administrations (CNRS, universités), les programmations nationales en matière de recherche archéologique, conçoit la politique en faveur de l'archéologie française, en définit les orientations méthodologiques et les modalités de contrôle scientifique, suit sa mise en œuvre et en évalue les effets. Elle veille à la répartition des moyens nécessaires à cette politique auprès des services déconcentrés (DRAC et services à compétence nationale) et assure la programmation des recherches concernant les sites d'intérêt national.

Des services en région définissent et mènent une politique thématique : le Centre national d'archéologie urbaine (Tours) et le Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (Marseille).

E La mission du patrimoine ethnologique est chargée, avec le concours d'autres administrations (CNRS, recherche et universités) et du conseil du patrimoine ethnologique d'étudier et de promouvoir le patrimoine ethnologique national et de mener des recherches intéressantes le domaine ethnologique français et plus particulièrement, le patrimoine, l'architecture et la ville.

III - Le service des enseignements, des ressources, des publics et des réseaux assure la gestion des ressources humaines et des moyens budgétaires et matériels de la direction. Il organise la formation des professionnels de l'architecture et du patrimoine, l'exercice des professions, ainsi que la recherche architecturale et urbaine. Il est chargé de la promotion des actions de la direction, tant en France qu'à

l'étranger, auprès des différents publics et des partenaires de la direction.

Il comprend trois sous-directions :

A La sous-direction des ressources humaines et des affaires générales est chargée de la gestion des ressources humaines ainsi que des moyens budgétaires et matériels de la direction. Elle organise les actions de formation des agents. Elle assure pour la direction évaluation, contrôle de gestion, actions dans le domaine des technologies de l'information, et traitement des dossiers juridiques.

B La sous-direction des formations, des métiers et de la recherche architecturale et urbaine définit les objectifs et veille à la mise en œuvre de la formation initiale en architecture, envisagée notamment dans ses incidences sur les politiques du territoire, du paysage, de la ville et du patrimoine. Elle définit les objectifs de la politique de recherche architecturale et urbaine liée à ces formations. Elle assure la tutelle administrative et financière des écoles d'architecture et coordonne leurs actions communes.

Elle veille au renforcement des liens entre les enseignements et la recherche dans le domaine de l'architecture et du patrimoine.

Elle coordonne la politique d'aide à la formation continue des professionnels et suit l'évolution de leur activité.

Elle est chargée de l'élaboration des textes relatifs aux études et à la profession d'architecte et participe à l'élaboration de ceux relatifs à la commande publique.

C La sous-direction des réseaux, de la diffusion et de l'action internationale définit des politiques et des programmes de valorisation et de diffusion de l'architecture et du patrimoine, aux niveaux national et international. Elle coordonne les actions territoriales du ministère en matière d'architecture et de patrimoine, notamment par le développement des réseaux d'animation et de valorisation au travers de réseaux nationaux comme celui des Villes et Pays d'art et d'histoire ou des Conseils d'architecture, d'urbanisme et d'environnement et la mise en place de conventions de partenariat avec les collectivités territoriales.

IV - La Mission de la communication est chargée de la communication interne de la direction, des relations publiques avec les professionnels et les médias et des événements s'adressant au grand public (Journées du patrimoine, Rendez-vous de l'Architecture). Elle encourage les actions de mécénat en faveur de l'architecture et du patrimoine.

INSTANCES CONSULTATIVES

Instances consultatives au niveau national

Comité consultatif de la recherche architecturale

Commission culturelle scientifique et technique et observatoire socio-économique des professions

Commission culturelle scientifique et technique pour les formations en architecture

Commission nationale des secteurs sauvegardés
Commission supérieure des monuments historiques
Conseil du patrimoine ethnologique
Conseil national de la recherche archéologique
Conseil national de l'inventaire général et des richesses artistiques de la France
Conseil national des Villes et Pays d'art et d'histoire
Conseil supérieur de l'enseignement de l'architecture

Instances consultatives aux niveaux départemental, régional ou inter-régional

Commissions départementales des objets mobiliers
Commissions inter-régionales de la recherche archéologique
Commissions régionales du patrimoine et des sites

ÉTABLISSEMENTS PUBLICS

La Direction de l'architecture et du patrimoine assure la tutelle du ministère de la Culture et de la communication sur le Centre des monuments nationaux (anciennement Caisse nationale des monuments historiques et des sites), sur l'établissement public de maîtrise d'ouvrage des travaux culturels (EPMOTC), sur les écoles d'architecture, et conjointement avec la Direction des musées de France sur l'établissement public du musée et du domaine national de Versailles.

SERVICES À COMPÉTENCE NATIONALE

Centre des hautes études de Chaillot
Centre national de la préhistoire
Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines
Musée des monuments français
Musée des plans-reliefs
Musée et domaine national de Fontainebleau
et musée et domaine national de Compiègne (conjointement avec la Direction des musées de France)
Médiathèque de l'architecture et du patrimoine
Laboratoire de recherche des monuments historiques.

ORGANISMES INTERMINISTÉRIELS

Mission interministérielle pour la qualité des constructions publiques

AUTRES ORGANISMES

Mission de préfiguration du centre de Chaillot
Association Patrimoine photographique
Association des amis de Jacques Henri Lartigue

Le ministre

Claude Bartolone, ministre délégué à la Ville
L'agenda du ministre
Les discours du ministre
Le cabinet ministériel

■ Discours

Paris, le jeudi 11 octobre 2001



Claude Bartolone,
ministre délégué
à la Ville

Cérémonie de remise des labels Villes Internet 2001

Mesdames et Messieurs les Maires,
Monsieur le Président du Jury,
Mesdames et messieurs,

L'internet pour tous continue d'être un objectif de l'action gouvernementale. En quatre années d'action publique, la France a rattrapé le retard qu'elle avait accumulé au cours des années précédentes dans le domaine des nouvelles technologies.

N'oublions pas qu'en 1997, l'administration électronique était inexistante sur le Web, les services offerts au public dans le domaine marchand étaient balbutiants, et l'usage de ces services était pratiquement réservé à une élite anglophone, tant les sites français étaient rares. Que de chemin parcouru depuis lors !

Je vous invite, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs les responsables associatifs, à regarder vous-mêmes dans le rétroviseur de vos actions passées. En 1997, les mairies commençaient à peine à mettre en place des serveurs Web, dont, honnêtement, nous pouvons reconnaître qu'ils n'étaient pas à la hauteur, ni de la technologie, ni des objectifs politiques que l'on pouvait en espérer.

En quelques années, les sites vitrines se sont transformés en véritables sites interactifs, offrant une information extrêmement complète aux citoyens, et permettant l'accès à des bases de données municipales, sources de renforcement d'une citoyenneté active. Du scepticisme chronique à la méfiance désabusée à l'égard des nouvelles technologies, nous sommes entrés dans une nouvelle ère : celle de la mobilisation collective en faveur du développement des technologies de l'information.

Ce changement de paysage nous échappe peut-être un peu. Il va trop vite pour que nous prenions le temps de l'observer. Il va trop vite pour que nous prenions le temps de le penser. Je me réjouis, à cet égard, de cette matinée de travail, qui contribue un peu à "un arrêt sur image" des acteurs locaux de la ville dans le domaine de l'information communicante.

Car Mesdames et Messieurs, je ne veux pas dissocier la question du temps des villes (qui constitue un chantier citoyen d'organisation de la vie de la cité, pour l'adapter aux rythmes quotidiens des habitants des villes), des conditions de l'accès pour tous aux nouvelles technologies. Il y a, sur ce sujet, un lien nouveau qu'il nous faut enrichir et penser dans ses rapports aux citoyens et au temps.

Les nouvelles technologies font gagner du temps à ceux qui n'en disposent pas assez ; elles font perdre du temps à ceux qui les craignent (c'est souvent là une question de génération) et elles sont tout simplement inaccessibles à une partie de nos concitoyens.

Je veux insister sur cet aspect des choses, car, nous l'avons peut-être déjà dit et redit, mais la menace d'une nouvelle exclusion culturelle et économique pèse réellement sur une partie de nos concitoyens. C'est bien généralement celles et ceux qui vivent dans les territoires urbains les plus périphériques, celles et ceux qui cumulent les handicaps. L'étude toute récente du CREDOC sur "La diffusion, l'usage et l'acceptabilité des nouvelles technologies en France" est parfaitement éclairante. Permettez-moi de ne citer qu'un chiffre, il résume en définitive le fond du problème : « 79 % des cadres supérieurs possèdent un ordinateur personnel, contre seulement 11 % des non diplômés. » Ce fossé dans l'équipement est encore plus renforcé dans les usages. Bref, la situation d'un clivage "de classe" s'exprime

Or, aujourd'hui, et même avec trop de honte pour qu'il ne soit pas de notre responsabilité d'y répondre.

Or, dans le même temps, nos jeunes - d'où qu'ils soient - peuvent se révéler de véritables virtuoses de l'informatique, si on leur donne les moyens de se former et surtout d'accéder facilement, gratuitement, à des équipements qui sont aujourd'hui hors de leur portée financière. L'accès personnel au haut débit est encore excessivement coûteux pour que le citoyen lambda puisse s'offrir ce qui est encore, de toute évidence, perçu comme un luxe.

Cette description de notre environnement m'a fortement mobilisé sur la question de l'accès public à l'internet. J'ai cette conviction personnelle, intime, que nous sommes à une étape décisive où l'action publique (nationale et locale, évidemment) peut faire basculer le risque de l'exclusion en faveur d'une intégration de tous. Nous sommes à un de ces moments incroyables où nous avons toutes les chances pour réussir et n'oublier personne sur le chemin. Non seulement nous savons, à force d'expérimentations et de projets locaux, ce qu'il faut faire, mais nous savons comment le faire. Le guide des Espaces publics Numériques que j'ai fait réaliser en Juillet dernier - et dont on me dit qu'il est aujourd'hui épuisé ! - donne les outils pour faire. Nous avons besoin de donner un véritable coup d'accélérateur pour développer ces projets, et favoriser l'émergence de lieux d'accès public à l'internet.

Je tiens aussi à préciser devant vous que la notion "d'Espace Public Numérique", loin de vouloir normaliser quoique ce soit, souhaite intégrer toutes les démarches et les acteurs porteurs d'usages publics des nouvelles technologies. Bien sûr, les centres sociaux, les maisons de quartiers, les maisons pour tous, les mairies, les bibliothèques, sont autant de lieux indispensables au succès d'une politique d'accès public.

Mais je souhaite saluer quelques innovations qui pourraient nous faire passer un cap encore plus décisif. Les bailleurs sociaux peuvent jouer un rôle essentiel, tant dans l'aide au montage de projets associatifs locaux, que par la mise à disposition de locaux. Je me réjouis d'un projet encore "secret", mais extrêmement audacieux, qui consistera à équiper des bas d'immeubles en accès à l'internet, dans des conditions évidemment préparées avec les habitants, et notamment les plus jeunes d'entre-eux.

La politique d'accès n'est pas unique, elle peut intégrer des projets liés à des thématiques spécifiques (l'emploi, la formation professionnelle) comme à des actions de loisirs et de culture. Je souhaite à cet égard qu'avec le Ministère de la culture, dans les territoires prioritaires de la politique de la ville, les équipements culturels de proximité soient des lieux d'accueil d'"Espaces publics numériques". Nous signerions ainsi une volonté commune de faire de la culture l'élément d'une démocratie ouverte pour tous et ouverte sur la cité.

Enfin, je souhaite, en ce domaine comme en d'autres, encourager les investissements privés dans les quartiers populaires, en faveur des nouvelles technologies. De nombreuses entreprises se sont créées sur un marché nouveau, celui de l'accès à l'Internet. Elles sont aujourd'hui toutes installées dans les centres villes historiques, et fort peu dans les quartiers populaires. Les mesures arrêtées tout récemment par le Gouvernement, et notamment le Fonds de Revitalisation économique, leur sont toutes destinées. J'espère que l'appel d'air que constitue l'offre publique d'accès, générera - comme nous le constatons dans les centres villes - un nouveau marché. Je souhaite, et ce serait la preuve d'un vrai retour à la normalité, que ce marché puisse profiter à tous les habitants, même ceux qui vivent dans les quartiers les plus excentrés de nos villes.

J'ai eu l'occasion, au cours du comité interministériel des villes qui s'est tenu la semaine dernière sous la présidence du Premier ministre, de proposer une mesure expérimentale simple et évidente : ouvrir des lieux de nuit dans les quartiers populaires. En proposant cette idée, j'ai toujours pensé que cette mesure pouvait évidemment intégrer l'accès à l'internet la nuit. Dans le cadre de l'appel à projets qui sera très prochainement lancé, je souhaite que des "espaces publics numériques" existants ou en projet, soient candidat à cette animation nouvelle de la vie de nos quartiers.

Cette manifestation de "Villes Internet", à laquelle je participe pour la troisième année, symbolise cette volonté d'une action partenariale en faveur d'un internet au service des citoyens. Les villes que nous récompenserons dans un instant, ont inscrit leurs projets en faisant des nouvelles technologies, un vecteur de plus, une chance supplémentaire, au service de leurs administrés. J'ai été frappé cette année

encore par la mobilisation accrue des villes à participer à cette "compétition amicale". Elle prouve que les acteurs qui innovent, qui inventent, ont besoin d'être valorisés, non pas vraiment pour eux-mêmes, mais pour les autres. L'échange d'expériences est à l'origine du guide des espaces publics numériques. En définitive, cette rencontre n'a que pour objectif de constituer un temps de mobilisation en faveur de Villes Internet et Citoyennes. J'insiste, en qualité de Ministre de la ville, pour que celles des communes les plus en difficulté, s'engagent dans ce type d'action.

Le ministère de la ville soutient celles et ceux qui agissent en ce domaine. Une circulaire du Premier ministre, datant du 23 août dernier, a été adressée en ce sens aux Préfets. L'ensemble des sous-préfets chargés de mission pour la politique de la ville, ont été sensibilisés tout récemment à l'importance que j'accorde à cette question et aux moyens nouveaux que j'ai dégagés pour y répondre. Cette mobilisation de terrain est d'abord la vôtre. J'ai simplement souhaité y répondre. ■

Politique de la ville

SOMMAIRE

Présentation

Carte des contrats de ville du XI^e Plan

Questions fréquentes

■ Les contrats de ville Questions fréquentes

- 1 - Est-ce que toutes les communes peuvent bénéficier d'un contrat de ville ?
- 2 - Un contrat de ville du XI^e Plan est-il reconduit automatiquement ?
- 3 - Est-ce que la taille d'une commune joue un rôle dans la décision de mise en œuvre d'un contrat de ville ?
- 4 - Quelle est la place des maires dans le contrat de ville ?
- 5 - Certains contrats de ville pourront-ils rester communaux ?
- 6 - Les communes qui s'engagent dans un contrat de ville ont-elles l'obligation de créer une structure intercommunale ?
- 7 - Pourquoi faire des contrats de ville alors que l'Etat a prévu des contrats d'agglomération ?
- 8 - Y a-t-il obligation de transformer le contrat de ville en contrat d'agglomération au cours du prochain plan ?
- 9 - Quelle est l'articulation entre le contrat de ville et les autres dispositifs contractuels ?
- 10 - Quel rôle les régions ont-elles à jouer dans le cadre de la politique de la ville ?
- 11 - Quel rôle les départements ont-ils à jouer dans le cadre de la politique de la ville ?
- 12 - Que signifie le terme territoire prioritaire ?
- 13 - Comment la population et les associations sont-elles informées et consultées dans la mise en œuvre d'un contrat de ville ?
- 14 - Comment un centre social peut-il jouer un rôle dans la mise en œuvre d'un contrat de ville ?
- 15 - Faut-il mettre en place un comité de pilotage à l'échelle de l'agglomération et à l'échelle de chaque commune ?
- 16 - Le contrat de ville doit-il comporter, lors de la signature, un programme pluriannuel d'actions ?
- 17 - Qui décide de la réhabilitation des logements dans un quartier ?
- 18 - Que deviendront les Grands Projets Urbains actuels ?
- 19 - Qu'est-ce qu'un grand projet de ville ?
- 20 - Comment mettre en œuvre un programme de gestion urbaine de proximité ?
- 21 - Quels sont les rapports entre contrat éducatif local, projet éducatif local et volet éducation des contrats de ville ?
- 22 - Zone d'éducation prioritaire (ZEP) et politique de la ville ?
- 23 - Quelles sont les nouvelles orientations de la politique de prévention ?
- 24 - Quelle est l'articulation entre les nouveaux outils de prévention et de sécurité ?
- 25 - Qui pilote le contrat local de sécurité (CLS) ?
- 26 - La politique de la ville peut-elle financer désormais les contrats locaux de sécurité (CLS) hors des contrats de ville ?
- 27 - Comment une association peut-elle s'inscrire dans le dispositif Ville-Vie-Vacances (VVV) ?

1 - Est-ce que toutes les communes peuvent bénéficier d'un contrat de ville ?

Non, toutes les communes ne bénéficient pas d'un contrat de ville : ce dispositif de politique publique concerne les communes qui connaissent des difficultés importantes de ségrégation urbaine et sociale, qui manifestent une volonté de s'engager conjointement avec l'Etat dans cette politique. Les sites dont le nombre ne saurait conduire à disperser l'action sont arrêtés par le préfet de région.

2 - Un contrat de ville du XI^e Plan est-il reconduit automatiquement ?

Les contrats de ville actuels ne seront pas reconduits automatiquement. La mise en œuvre d'un contrat de ville 2000-2006, nécessite dans tous les cas un bilan-diagnostic, un projet politique pour cette période, une validation par l'Etat.

3 - Est-ce que la taille d'une commune joue un rôle dans la décision de mise en œuvre d'un contrat de ville ?

La taille d'une commune ne joue pas de rôle à priori dans la décision de mise en œuvre d'un contrat de ville. Il est évident toutefois qu'un tel dispositif public concerne les communes rencontrant des difficultés importantes en matière de ségrégation urbaine et sociale.

4 - Quelle est la place des maires dans le contrat de ville ?

Elle est centrale. Il n'y a pas de politique de la ville possible sans volonté des maires. Leur place est déterminante, en matière de gestion quotidienne, de renouvellement urbain, de participation des habitants, d'animation des quartiers, mais aussi au niveau plus large des politiques structurantes. Naturellement, dans ce domaine et suivant

la taille de la commune, le maire pèse plus efficacement dans le cadre d'une intercommunalité structurée ou de projet.

5 - Certains contrats de ville pourront-ils rester communaux ?

Ce sera le cas pour certains lorsque le périmètre de la commune apparaît manifestement comme le niveau pertinent de solidarité locale en matière d'habitat, de développement économique et de transports, par exemple lorsque la commune se confond avec l'agglomération ; ou dans les cas limites où toute approche intercommunale paraît difficile à réaliser.

6 - Les communes qui s'engagent dans un contrat de ville ont-elles l'obligation de créer une structure intercommunale ?

Les communes qui s'engagent dans un contrat de ville n'ont pas l'obligation de créer une structure intercommunale. Elles doivent, en revanche, dans toute la mesure du possible, s'engager dans une démarche intercommunale de projet. Seule celle-ci garantit que certaines questions soient traitées au bon niveau : les politiques du logement social de l'emploi, des transports doivent être conçues et mise en œuvre l'échelle intercommunale.

7 - Pourquoi faire des contrats de ville alors que l'Etat a prévu des contrats d'agglomération ?

A la différence des contrats d'agglomération qui sont aujourd'hui des projets pour le moyen terme, les contrats de ville sont un dispositif déjà existant visant à lutter contre l'exclusion urbaine. Compte tenu de la gravité de l'enjeu, il est indispensable de poursuivre cette dynamique sans attendre la réalisation des contrats d'agglomération. Une nouvelle génération de contrats de ville précèdera donc d'éventuels contrats d'agglomération ou contrats de pays.

Ce n'est que lorsque les élus auront choisi d'engager un contrat d'agglomération ou un contrat de pays que le contrat de ville s'intégrera dans ce contrat plus large. En tout état de cause, les contrats de ville concerneront une géographie plus large que les seules agglomérations de plus de 50 000 habitants visées par les contrats d'agglomération.

8 - Y a-t-il obligation de transformer le contrat de ville en contrat d'agglomération au cours du prochain plan ?

Non. Les contrats de ville n'engagent en rien les élus à s'engager dans un contrat d'agglomération ou de pays. Ce choix sera généralement postérieur à la signature des contrats de ville, compte tenu du calendrier de mise en œuvre de la loi d'orientation et d'aménagement durable du territoire.

9 - Quelle est l'articulation entre le contrat de ville et les autres dispositifs contractuels ?

Le contrat de ville n'est pas un contrat de plus. Il est au contraire le cadre dans lequel doit être recherchée la cohérence de l'ensemble des dispositifs de droit commun. Ainsi, les contrats locaux de sécurité (CLS), les contrats éducatif locaux (CEL) s'intègrent dans le contrat de ville, dans les volets thématiques afférents au sujet : sécurité pour l'un, éducation pour l'autre. Le contrat de ville permettra ainsi d'inscrire tous ces dispositifs dans un projet politique.

C'est la pertinence du projet lui-même et la façon dont il est élaboré entre l'ensemble des acteurs, élus, travailleurs sociaux, habitants et Etat, qui doit permettre une réelle articulation des différentes politiques ou dispositifs qui concourent à la politique de la ville.

10 - Quel rôle les régions ont-elles à jouer dans le cadre de la politique de la ville ?

La politique de la ville est une priorité des futurs contrats de plan. L'enjeu est de dépasser la politique de réparation des quartiers en difficulté et de passer à une vraie logique de développement durable et solidaire. Cette priorité se traduira dans la répartition de l'enveloppe (105 milliards de francs) dédiée aux contrats de plan Etat-région, annoncée par le Gouvernement le 15 avril 1999. Par ailleurs les régions ont des compétences propres, telles la formation professionnelle, qui doivent être mobilisées dans le cadre de la lutte contre l'exclusion urbaine.

11 - Quel rôle les départements ont-ils à jouer dans le cadre de la politique de la ville ?

Par le passé, les départements ont été insuffisamment acteurs des contrats de ville, alors que leurs champs de compétence leur confèrent une place déterminante : l'action sanitaire et sociale, l'insertion (RMI), l'aide sociale à l'enfance, la prévention spécialisée, la gestion des collèges sont autant de champs indispensables à une politique de lutte contre l'exclusion urbaine. Il s'agit avant tout pour les départements d'analyser et adapter en nombre et en qualité le niveau de services qu'ils apportent dans les quartiers les plus, en cohérence avec les autres institutions. Il importe donc que les conseils généraux soient associés dès le diagnostic à la préparation des prochains contrats de ville. La circulaire du 31 décembre 1998 invite les préfets à proposer aux départements la signature d'une convention portant sur la politique de la ville.

12 - Que signifie le terme territoire prioritaire ?

Le terme " territoire prioritaire " recouvre les quartiers – de taille diverse – où se concentrent les difficultés sociales et urbaines dans une ville. C'est au bénéfice de ces territoires, que doit 'tre mis en œuvre un projet afin de trouver les solutions potentielles aux problèmes qui s'y cristallisent

Dans les prochains contrats de ville, ces territoires ne seront plus délimités par voie réglementaire. Subsistent cependant les périmètres issus du zonage du pacte de relance pour la ville (zone urbaine sensible, zone de redynamisation urbaine, zone franche urbaine).

Ces territoires, pourront évoluer au regard de leur situation au cours du contrat afin que l'action mise en œuvre se mène au plus près des réalités de terrain.

13 - Comment la population et les associations sont-elles informées et consultées dans la mise en œuvre d'un contrat de ville ?

La population et les associations doivent 'tre informées de la mise en œuvre d'un contrat de ville par les soins de l'équipe municipale qui garde la liberté de choisir les moyens d'informations adéquats. Cette information de la population fait partie intégrante de la démarche m'me de la politique de la ville. L'Etat a pour rôle de veiller à ce que cette condition soit remplie.

C'est d'ailleurs dès la préparation d'un contrat de ville que la population et les associations doivent 'tre informées et consultées sur leurs attentes.

Cette consultation nécessite des méthodes et des moyens adaptés. Elle peut s'adresser aux associations mais aussi aux habitants non organisés.

Les modalités de la consultation doivent 'tre définies de manière claire. les lieux d'information et de débat doivent pouvoir 'tre repérés facilement par les habitants.

Cette consultation constitue l'un des éléments de la décision politique qui, en dernier recours, arbitre entre les différents intérêts qui s'expriment.

14 - Comment un centre social peut-il jouer un rôle dans la mise en œuvre d'un contrat de ville ?

Un centre social de quartier peut jouer un rôle dès la préparation du contrat de ville par la proximité qu'il a avec les habitants du quartier. Il peut donner des informations, organiser des débats sur le sujet...

Dans la mise en œuvre du projet, le centre social peut jouer un rôle en développant des actions qui vont dans les sens des objectifs du projet ; en ce sens, il pourra 'tre amené à modifier ses actions habituelles et le mode d'intervention des professionnels présents dans le centre. Son interlocuteur principal dans cette démarche sera le chef de projet, mais la décision définitive appartient au conseil d'administration de la structure qui gère ce centre.

15 - Faut-il mettre en place un comité de pilotage à l'échelle de l'agglomération et à l'échelle de chaque commune ?

Les comités de pilotage répondent à la nécessité d'avoir, sans doute plus que par le passé, un véritable " portage " politique du projet. Dans les futurs contrats de ville, il importe de bien différencier les fonctions politiques des fonctions techniques afin que chacun puisse jouer efficacement son rôle.

Le comité de pilotage politique du projet global à l'échelle intercommunale est fondamental. C'est à cette échelle que doivent 'tre prises les décisions non seulement sur les politiques intercommunales mais aussi sur le cadrage général du projet et de sa mise en œuvre.

Les comités de pilotage à l'échelle communale sont nécessaires au regard des actions qui sont de maîtrise d'ouvrage communale mais aussi dans le souci de nourrir les décisions intercommunales.

16 - Le contrat de ville doit-il comporter, lors de la signature, un programme pluriannuel d'actions ?

Le contrat de ville, lors de sa signature, comportera les objectifs du projet et les principales modalités opératoires ; en ce sens, un programme indicatif d'actions pourra 'tre joint. En fait, il convient de conjuguer et de garantir deux exigences complémentaires : d'une part, construire un contrat de ville qui soit " le passage à l'acte " du projet pour donner réalité aux déclarations de principes et engagements, d'autre part, ne pas figer dans un programme d'action la dynamique du projet ; en effet, il faut préserver la souplesse de prise en compte de nouveaux éléments, de nouveaux opérateurs, de nouvelles situations.

Un programme d'action 2000 sera élaboré parallèlement au contrat de ville en repérant les actions prioritaires, celles qui font levier pour la suite, celles dont on sait d'ores et déjà qu'elles se dérouleront sur plusieurs années.

Renouvellement urbain et mixité sociale

17 - Qui décide de la réhabilitation des logements dans un quartier ?

En terme de décision stricto sensu, la responsabilité d'une opération de réhabilitation de logements HLM appartient à l'organisme bailleur, propriétaire des logements.

Toutefois, dans le cadre d'un contrat de ville, une telle décision doit être concertée entre les acteurs principaux que sont le bailleur, la collectivité locale et l'Etat. La réhabilitation des logements sociaux constitue souvent une priorité afin que les habitants disposent d'un cadre de vie quotidien décent ; mais elle doit aussi s'inscrire dans un projet global qui traite aussi – si cela est nécessaire et c'est souvent le cas – de l'aménagement des espaces environnants en coordonnant ces deux types d'action.

Elle doit aussi s'accompagner d'un projet de gestion quotidienne des logements réhabilités et de leur environnement (entretien quotidien, petites réparations, gardiennage...).

Enfin, elle doit faire l'objet d'une information et d'une consultation préalable des locataires, sur leurs besoins les possibles et les limites de la réhabilitation, l'incidence sur le coût du loyer et des charges etc.

18 - Que deviendront les Grands Projets Urbains actuels ?

Les Grands Projets Urbains (GPU), lancés il y a un peu plus de six ans, avaient pour vocation d'expérimenter une politique plus ambitieuse de recomposition urbaine sur une dizaine de sites.

Les projets urbains sont souvent d'une grande complexité technique compte tenu du contexte social et urbain, si bien qu'ils nécessitent beaucoup de temps avant d'être concrètement mis en oeuvre.

Par ailleurs, un grand nombre de ces GPU se sont bloqués pour des motifs divers et variés. Ici un problème juridique, là les faibles ressources de la commune, incapable de participer à un projet de développement aussi massif tant en investissement qu'en fonctionnement.

Enfin, les GPU ont été trop souvent mis en oeuvre comme des grandes opérations d'urbanisme ; les enjeux sociaux, économiques ont été occultés.

Depuis un an et demi, ces problèmes sont progressivement réglés. Le CIV du 30 juin 1998 a par exemple permis la création d'une ligne budgétaire de 45 MF permettant de répondre de façon transitoire à l'incapacité de certaines communes à faire face aux charges indirectes du projet. Une méthode plus équilibrée entre l'urbain, le social et l'économique, entre le long terme et la gestion du quotidien, associant davantage les habitants se met en place. C'est en cela que l'esprit du dispositif est en train d'évoluer vers celui des futurs Grands Projets de Ville.

19 - Qu'est-ce qu'un grand projet de ville ?

Certaines villes nécessiteront des opérations de renouvellement urbain d'envergure dans les futurs contrats de ville. Un travail d'analyse a été engagé en collaboration avec la caisse des dépôts et consignations et le ministère de l'équipement, du logement et des transports

Parmi ces opérations, certaines nécessiteront des investissements très importants sur la durée du XIIème plan et même au-delà. C'est en fonction de cette analyse, mais aussi des moyens financiers qui pourront être dégagés tant au niveau national qu'au niveau local que les décisions seront prises.

Ces Grands Projets devront s'appuyer sur un vrai projet à l'échelle de l'agglomération et du quartier. Ils devront reposer sur un large partenariat et sur une bonne articulation entre projet spatial et actions sociales, économiques, culturelles. L'engagement des élus locaux sera donc déterminant dans le choix des sites.

20 - Comment mettre en œuvre un programme de gestion urbaine de proximité ?

L'amélioration de la gestion urbaine de proximité doit constituer un des objectifs prioritaires des prochains contrats de ville ; elle constitue en effet un des éléments majeurs d'amélioration de la vie quotidienne des habitants, elle permet de combattre le sentiment d'abandon qu'éprouvent souvent ces derniers ; elle permet de rentabiliser la pérennité des investissements effectués, de lutter contre la vacance et le fort taux de rotation dans les quartiers. Elle relève principalement dans sa conception et sa mise en œuvre de trois acteurs institutionnels. Le

bailleur, les collectivités locales, l'Etat.

La mise en œuvre d'un volet de gestion urbaine de proximité doit s'appuyer sur une volonté politique forte, centrer l'action prioritairement sur les quartiers identifiés localement dans les contrats de ville, mobiliser un partenariat large et dynamique mettant en avant la participation des habitants, s'appuyer sur un diagnostic partagé, s'inscrire dans une démarche qualité visant à faire de la gestion une préoccupation permanente.

Dans le contrat de ville cette démarche concernera les actes de gestion liés à l'habitat et aux espaces urbains de proximité tels que :

- Propreté, entretien, maintenance
- Présence, accueil, gardiennage
- Organisation des espaces publics
- Stationnement, circulation
- Services urbains.

La formalisation des engagements doit se réaliser à travers une convention partenariale qui inclut un système de suivi et d'évaluation : celui-ci sert à faire évoluer le contenu des conventions mais c'est aussi le moyen de rendre effective la participation des habitants.

Education

21 - Quels sont les rapports entre contrat éducatif local, projet éducatif local et volet éducation des contrats de ville ?

Le contrat éducatif local est un dispositif qui a pour vocation d'organiser les activités des jeunes hors des temps scolaires. Il permet une simplification des dispositifs existants et constitue un axe fort du volet éducation des contrats de ville. Envisagé d'une manière plus ambitieuse il peut appréhender les apprentissages et l'éducation à la citoyenneté à travers les activités sportives, culturelles et de loisirs.

Le projet éducatif local, quant à lui, prend évidemment en compte les dispositifs de type contrat éducatif local, mais aussi les éléments relatifs à la scolarisation, la question des transports scolaires, le choix de l'implantation d'un collège, l'architecture d'une école, les questions relatives à l'information scolaire et professionnelle des jeunes et leurs familles, la santé des enfants, la participation des jeunes à la vie de la cité.

L'éducation étant une responsabilité partagée, le projet éducatif local fédère l'ensemble des actions éducatives dans une démarche participative et constitue le volet éducation des contrats de ville.

22 - Zone d'éducation prioritaire (ZEP) et politique de la ville ?

La politique de la ville et la politique de l'éducation prioritaire conduite par l'institution scolaire n'ont pas été établies ensemble.

Les enseignants ont trop rarement été associés à l'élaboration des volets éducation des contrats de ville et la coordination est encore insuffisante entre les actions menées en ZEP et celles de la politique de la ville.

La récente relance des ZEP avec son élargissement aux réseaux d'éducation prioritaire (REP) devrait permettre une large discussion avec tous les acteurs.

Dans le cadre des négociations qui vont s'ouvrir pour l'élaboration du volet éducation du contrat de ville, il convient de mettre tout le monde autour de la table et de repenser l'ensemble de la politique éducative au niveau local.

Prévention et sécurité

23 - Quelles sont les nouvelles orientations de la politique de prévention ?

Les rencontres des acteurs de la prévention de Montpellier ont permis de redonner un nouveau dynamisme à l'idée de prévention et de définir de nouvelles orientations pour des programmes de prévention renouvelés, dans trois directions principales :

- Développer la prévention le plus en amont possible, en améliorant la capacité des personnes qui sont en contact avec les enfants à repérer leurs difficultés et en mobilisant mieux les compétences professionnelles existantes pour y répondre, par un véritable réseau de veille éducative et préventive sans créer de nouvelles structures.
- Favoriser les nouveaux modes de résolution des conflits, en amont de toute intervention judiciaire (médiations sociales, personnes-relais etc...), tout en définissant mieux leurs conditions de mise en oeuvre, dans le souci de respecter le droit des individus.
- Mobiliser l'ensemble de la collectivité : bénévoles, associations locales, services publics locaux, en faveur des jeunes en difficulté et de leurs familles, ainsi que des personnes adultes relevant de la justice (sortants de prison, personnes placées en chantiers extérieurs ...), en appui de la mise en oeuvre des décisions de justice.

24 - Quelle est l'articulation entre les nouveaux outils de prévention et de sécurité ?

La politique gouvernementale de sécurité privilégie une vision globale de la sécurité, qui articule étroitement prévention et sanction, et s'inscrit dans la perspective générale de la politique de la ville.

Cette conception se traduit concrètement par une simplification des dispositifs :

- Les contrats locaux de sécurité (CLS) constitueront le volet " prévention & sécurité " des contrats de ville.
- Ils seront élaborés dans le cadre des conseils communaux de prévention de la délinquance, afin d'accroître leur partenariat, de développer les actions de prévention et d'assurer leur pérennité.
- Les dispositifs contractuels spécifiques à la prévention (contrat d'action de prévention et de sécurité) fusionneront avec les CLS, en prenant bien en compte l'ensemble des actions de prévention.

25 - Qui pilote le contrat local de sécurité (CLS) ?

Les signataires de droit du CLS sont le maire, le préfet et le procureur. Il est souhaitable d'y associer le président du conseil général et le recteur. Néanmoins, la préparation et la mise en œuvre du CLS doivent mobiliser le plus de partenaires possibles : bailleurs, transporteurs...

Dans tous les sites où cela est justifié par l'ampleur des problèmes, un coordonnateur de conseil communal de prévention de la délinquance (CCPD) doit être mis en place, dans la continuité de ce qui existe déjà dans le cadre de la politique de la ville, c'est-à-dire co-mandaté et co-financé par l'Etat et la municipalité, ainsi que le conseil général dans certaines conditions ; il a vocation à suivre l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation du CLS.

26 - La politique de la ville peut-elle financer désormais les contrats locaux de sécurité (CLS) hors des contrats de ville ?

Oui, mais à certaines conditions :

- Lorsque l'ampleur des difficultés le justifie : pas d'éparpillement des financements vers toutes les villes, m'me si la démarche partenariale du conseil communal de prévention de la délinquance (CCPD), conclue par un CLS, doit être encouragée. Il faut prendre en compte les difficultés croissantes des petites et moyennes villes, mais les moyens doivent être concentrés là où il y a le plus de difficultés.
- La politique de la ville finance l'ensemble des actions relevant du champ de compétence des conseils communaux de prévention de la délinquance : la prévention, les nouveaux modes de règlements des conflits, l'aide aux victimes, l'aide à la mise en oeuvre des décisions de justice, l'insertion et les services publics de proximité. Le CLS ne peut donc être réduit aux stricts aspects de sécurisation.
- L'implication des habitants constitue un point de passage obligé.

27 - Comment une association peut-elle s'inscrire dans le dispositif Ville-Vie-Vacances (VVV) ?

Les programmes d'action du dispositif Ville-Vie-Vacances (VVV) font l'objet d'un appel à projets par le préfet de département auprès des associations locales.

Outre la qualité et la pertinence des actions proposées (nature des activités, contenu éducatif, implication des jeunes, etc...), la cellule opérationnelle départementale (services de l'Etat et éventuellement représentants des

collectivités locales ou associations) en charge de l'instruction des propositions veille à la qualité et au professionnalisme de l'encadrement accompagnant les jeunes dans ces activités.

En 1998, 11 000 projets ont été agréés et soutenus financièrement.