

**ANNEXES**

## Les plan d'aménagements

### Annexe 01

- Une vision d'action commune

#### CADRE D'AMÉNAGEMENT ET ORIENTATIONS GOUVERNEMENTALES

Région métropolitaine de Montréal 2001-2021

Publié par Québec Ministère des affaires municipales et de la métropole

Dans l'introduction: Un cadre d'aménagement pour assurer le développement cohérent de la région métropolitaine, la complémentarité des fonctions urbaines de l'île face à celle de la métropole n'est pas défini.

La population de la région métropolitaine augmente-t-elle au détriment de celle de Montréal?

Y a-t-il un chevauchement des compétences dans les fonctions urbaines? Les équipements?

A-t-on établi un lien, un dialogue entre ces entités qui sont en train de se constituer ?

Ces interrogations doivent trouver une réponse au moment même où les pouvoirs publics s'appêtent à entériner une prolongation d'autoroute et étudie l'éventuelle possibilité de construire un nouveau pont.

La T.A.Q. H-M a proposé un Ministère de l'Aménagement à la Commission Tremblay; Leur a-t-on seulement répondu?

- Révision du PLAN D'AMÉNAGEMENT DE MONTRÉAL avant et après les fusions  
Avait-il été amorcé?

Bloqué par la nouvelle loi entériné par Québec cette même année?

La révision projetée en 2002 doit intégrer les anciennes municipalités de l'île. La nouvelle administration va-t-elle proposer un nouveau concept urbain?

Va-t-elle permettre une consultation à l'échelle de la ville?

Va-t-elle associer les arrondissements à l'élaboration de ce concept?

L'office de consultation publique de Montréal(OCPM) va-t-il remplir ce rôle; Ces fonctions ne semblent pas définies; Cette notion a vu le jour lors de la Commission Tremblay

## Les Médias

Articles de journaux mettant en évidence les contradictions des différents intervenants

### **Annexe 02. Modèle Québécois et sociétés d'État:**

Pour une analyse rigoureuse, sans jeter par la fenêtre tout ce qui s'est fait, il faut moderniser certaines façons de faire.

Alain Paquet, professeur titulaire au Département des Sciences économiques à l'UQAM et chercheur au Centre de recherche sur l'emploi et les fluctuations économiques.

### **Annexe 03; Annexe 04, Annexe 05, Annexe 06**

03. Une étape de plus vers la première pelletée de terre. Sylvie St-Jacques

04. Une nouvelle ville unifiée...et Morcelée. François Cardinal

05. Pour le citoyen, tous les chemins mèneront au Bureau d'arrondissement. L'élaboration des politiques du nouveau Montréal revient à la ville-centre, les arrondissements doivent respecter ces choix dans les arrondissement. François Cardinal

06. La CDU n'est; l'OPCM prend le relais: Élus et fonctionnaires sont exclus du nouvel organisme de consultation publique François Cardinal

Que penser de ces affirmations et de la nouvelle structuration?

### **Annexe 10. L'Habitation.**

Pénurie de logements dans le grand Montréal de Alain Renaud.

Québec est responsable; Une refonte de la législation sur le logement locatif s'impose.

### **Annexe 11. 916 M\$ pour le logement social.**

11.1 A la place de l'autoroute est-ouest Des logements coopératifs disent quatre députés du bas de la ville par Marc Doré du quotidien La Presse samedi le 24 septembre 1977

Références

### **Annexe 17. Une autoroute, un boulevard urbain.**

Casse-tête pour une rue.

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame ne cadre pas avec la classification gouvernementale de François Cardinal

### **Annexe 16 Les espaces dégradés Contraintes et conquêtes**

Recherche sous la direction de Gilles Sénécal et Diane Saint Laurent Presses de l'universitaires du Québec

# Pour une analyse rigoureuse

*Sans jeter par la fenêtre tout ce qui s'est fait, il faut moderniser certaines façons de faire*

ALAIN PAQUET

*Alain Paquet est professeur titulaire au Département des sciences économiques à l'UQAM et chercheur au Centre de recherche sur l'emploi et les fluctuations économiques.*

**L**e 16 octobre, le professeur Pierre-André Julien de l'UQTR y allait d'une charge contre toute critique du rôle de certaines sociétés d'État en fonction de leur performance véritable. Fournissant peu de références explicites, il élevait des corrélations générales en causalités non étayées. Répéter avec ferveur certaines affirmations gouvernementales ne permet pas de juger l'efficacité de politiques économiques, peu importe qui les propose.

Depuis les années 60, différents gouvernements au Québec ont établi diverses sociétés d'État. L'actuel gouvernement a accentué depuis 1994 son interventionnisme par l'entremise de la Société générale de financement, Investissement-Québec et de la Caisse de dépôt. En 1998, la SGF devenait une super-SGF avec deux milliards de fonds supplémentaires sur cinq ans. Il apparaît essentiel de faire le point sur le statut des sociétés d'État, la pertinence des mandats et leur capacité à les réaliser. Après une revue à leur mérite des arguments principaux du professeur Julien, je présente certaines réflexions sur une révision de leurs façons de faire.

## Évaluer l'interventionnisme des sociétés d'État

M. Julien vante une contribution économique extraordinaire de la SGF en s'appuyant sur les communiqués et les chiffres de la SGF! A croire littéralement cette source, elle aurait généré «entre 1998 et 2000, plus de 4 400 M\$ d'investissements à partir d'une mise de fonds de 1 066 M\$» et accru «le PIB du Québec de 3,3 milliards, ce qui équivaut à l'ajout de 0,6 % au taux annuel moyen de croissance du PIB». Comment se fait-il qu'ailleurs on n'ait pas pensé à cette formule magique de croissance? La SGF aurait ainsi contribué pour 10 % de la croissance nominale moyenne de 6,3 % par année sur cette période...

Malheureusement ce raisonnement ne tient pas la route de la rigueur économique. D'abord, il faudrait calculer la part effectivement privée des 4 400 M\$ d'investissements potentiels, en y retranchant les sommes de la SGF et toutes celles provenant de soutiens publics (ex.: subventions à la formation d'Emploi-Québec et du programme FAIRE; prêts et garanties d'Investissement-Québec).

Les investissements privés des partenaires de la SGF totaliseraient sans doute moins que 3,3 milliards \$. Ensuite, M. Julien fait l'hypothèse que ces investissements privés, s'ils sont rentables, n'auraient pu se faire sans la SGF. Enfin, il ignore la provenance des 1,1 milliard \$ de fonds publics et l'usage alternatif productif qui en aurait été fait. Un cours élémentaire d'économie parle de coût de renoncement. Ces fonds auraient été autrement disponibles dans l'économie même si le gouvernement n'avait pu s'approprier l'annonce des projets. Des partenaires privés de la SGF ont même candidement révélé qu'ils n'auraient pas eu besoin de telles sommes (ex.: le président du Groupe Saputo après l'achat de Culinar en 1999).

M. Julien attribue en grande partie la réduction du taux de chômage au Québec aux actions de la SGF. Cependant, le Québec affichait en septembre une proportion de 58,3 % de sa population au travail, comparativement à 62 % pour les neuf autres provinces, occupant le 7<sup>e</sup> rang des 10 provinces, comme généralement depuis plusieurs années. Selon une excellente étude d'Industrie-Canada, au chapitre du PIB réel *per capita* sur la période 1995-97, le Québec est en 52<sup>e</sup> place parmi les 60 États américains et provinces canadiennes, accusant des retards de 11% sur la moyenne canadienne, 22 % sur l'Ontario (37<sup>e</sup>) et 89 % sur le Delaware (1<sup>er</sup>). Cette médiocre performance découle par définition de niveaux trop faibles de la productivité du travail et du taux d'emploi par rapport au reste de l'Amérique du Nord.

Les investissements privés nous renseignent sur les perspectives de long terme de l'économie québécoise. Selon Statistique Canada, le Québec devrait récolter 16,7 % des investissements privés au Canada en 2001. Pour une province représentant 24 % de la population et 22 % de l'économie canadienne, ces projections sont insatisfaisantes et préoccupantes. Puis, selon les seules statistiques disponibles par province, les perspectives 2000 de croissance des investissements dans la nouvelle économie (télécommunication, fabrication d'ordinateurs, services scientifiques et informatiques) étaient de 11,8 % au Québec comparativement à 25 % pour tout le Canada. L'Ontario (38,5%), la Colombie-Britannique (29,3%), l'Île du Prince Édouard (27,6%), l'Alberta (13,4%) et la Nouvelle-Écosse (13,1%) faisaient mieux que le Québec, sans super-SGF ou d'interventions massives de plusieurs sociétés d'État.

M. Julien défend les projets promus par la SGF comme Mosel Vitelic, qui visait à attirer au Québec la compagnie taïwanaise de semi-conducteurs. La phase I du projet se fondait sur un financement de 500 M\$ de la SGF, 500 M\$ du gouvernement fédéral, 500 M\$ de prêts garantis par les gouvernements, et 500 M\$ de Mosel. Sans compter des exemptions fiscales sur 10 ans, les contribuables étaient responsables directement et indirectement du financement de 75 % de la construction d'une usine de 2 000 millions pour une entreprise dont le chiffre d'affaires et les bénéfices étaient respectivement de 1 863 millions et de 189 millions en 1999! Est-il étonnant que Mosel Vitelic soit intéressée?

Pour sa justi...

concurrence avec le Québec pour attirer ces investissements avec de généreuses subventions. Pourtant, l'agence de développement économique régional du gouvernement britannique rejetait dès 1999 les plans de Mosel Vitelic, les jugeant incomplets et attribuant une part inacceptable de risque au gouvernement. Dans des cas documentés par la SGF, l'aide gouvernementale dans des investissements d'entreprises de semi-conducteurs ne dépassait pas 38 % en Israël et en Allemagne, 21 % au Royaume-Uni, 16 % en Virginie et 9 % en Utah. Et encore, l'aide gouvernementale n'est pas une garantie de réussite. En 1998, l'usine Siemens à North Tyneside en Angleterre a fermé 15 mois après son ouverture et une usine de Hyundai n'a jamais fonctionné après sa construction en Ecosse. Mosel Vitelic semble donc un autre exemple à relayer avec les cinq millions perdus par la SGF dans la promotion du Technodôme et les 12 millions dans Metaforia.

La SGF n'est-elle pas essentielle pour l'offre de capital de risque au Québec, palliant une inefficience présumée des marchés financiers? Réseau-Capital, une association québécoise de plus de 550 membres dans ce secteur, compte 102 investisseurs. Selon MacDonald & Associates, le capital de risque sous gestion au Québec était de 8600 millions en 2000 et les ressources de cette industrie québécoise représentaient 46 % sous gestion à l'échelle canadienne. Ce qui peut être inquiétant est la part du capital de risque investi au Québec, passée de 27 % du total canadien en 1999 à 21 % en 2000. Une étude récente des implications pour les joueurs québécois de la transformation de l'industrie du capital de risque par McKinsey et Cie parle d'une situation préoccupante découlant de:

- trop de capitaux poursuivant peu de bonnes occasions;
- trop d'entreprises financées avec des valorisations difficiles à justifier;
- une surabondance de joueurs, parfois inexpérimentés;
- plusieurs nouveaux investisseurs avec des horizons de temps et des attentes déraisonnables.

Il y a donc assez de capital de risque du secteur privé et de la Caisse de dépôt pour répondre adéquatement aux besoins des entrepreneurs québécois sans une concurrence indue de la SGF avec le secteur privé pour s'y substituer.

### Une autre façon de faire

La science économique a beaucoup changé. Des questions demeurent à la frontière de la recherche universitaire, pourtant un large consensus s'est développé refusant d'élever en dogme les vieilles prescriptions keynésiennes ou classiques des années 60. À l'aide d'une nouvelle génération d'outils, les effets des politiques économiques doivent être évalués dans un contexte dynamique plutôt que statique et sous l'angle global d'équilibre général plutôt que partiel. Keynes disait «qu'à long terme, nous sommes tous morts», nous savons aujourd'hui que nous ne pouvons pas ignorer les conséquences à long terme résultant principalement de l'effet cumulé des décisions prises à court terme. Avec la vitesse des chan-

gements dans le contexte de mondialisation et des technologies de l'information, la plupart des effets à long terme se manifestent souvent après cinq ans.

Sur la base de la rigueur économique, uniformiser la fiscalité des entreprises pour tous les secteurs économiques et réduire le taux de taxation effectif de l'investissement sont nettement préférables. Cette façon de faire directe et récurrente est plus efficace que la politique du gouvernement du Québec de garder l'ensemble de la fiscalité des entreprises et des particuliers à des niveaux non compétitifs, puis de chercher à contre-carrer indirectement une partie des effets pervers par des exemptions temporaires s'adressant plus ou moins arbitrairement à certains secteurs. Cette approche génère des distorsions et des iniquités discriminatoires entre les secteurs et entre des régions à l'intérieur même du Québec. Des crédits d'impôts temporaires et des interventions massives par des sociétés d'État sont coûteux et douteux quant aux gains économiques véritables qu'ils engendrent.

Même avec un rôle beaucoup moins envahissant des sociétés d'État, le gouvernement pourrait ponctuellement évaluer au mérite et faciliter par des garanties de prêts des projets spécifiques dans une région. (Dans les traités commerciaux, un gouvernement peut compenser une entreprise pour les coûts supplémentaires qu'elle doit assumer pour s'établir à l'extérieur des grands centres). Ces cas devraient néanmoins être des exceptions, balisées en fonction des pratiques des économies voisines et du rendement économique escompté, plutôt que par une règle générale d'intervention. Dans une économie globalement plus compétitive, notamment au plan de la fiscalité, il y aurait d'ailleurs moins d'exceptions.

La vente ordonnée, à une juste valeur marchande, de participations matures de sociétés d'État dans des entreprises privées dégagerait aussi des sommes non récurrentes pouvant réduire la dette publique du gouvernement provincial le plus endetté en pourcentage du PIB.

### Moderniser les façons de faire

En s'appuyant sur la rigueur économique et des éléments de preuve empirique solides, il faut réévaluer la performance et le rôle accentué donné à certaines sociétés d'État. L'économie québécoise a des atouts majeurs. Mais, sa performance relative demeure très en deçà de son potentiel. Les nouveaux défis de notre économie consisteront à prendre les mesures pour augmenter les investissements privés, la productivité et le taux d'emploi en levant les obstacles liés à la fiscalité non-compétitive et à la lourdeur bureaucratique qui minent l'entrepreneuriat québécois.

Remettre en question le modèle québécois et l'efficacité des sociétés d'État ne relève pas d'une quelconque idéologie. Il faudrait être un esprit béatement conservateur pour mettre à l'abri d'une analyse rigoureuse des pratiques instaurées dans un contexte différent il y a 40 ans, simplement parce qu'elles sont favorisées par la génération qui les avait mises en place. Sans jeter par la fenêtre tout ce qui s'est fait, il faut moderniser certaines façons de faire.

**Des crédits  
d'impôts  
temporaires  
et des  
interventions  
massives  
par  
des sociétés  
d'État sont  
douteux  
quant  
aux gains  
économiques  
véritables  
qu'ils  
engendrent**

# UNE ÉTAPE DE PLUS VERS LA PREMIÈRE PELLETÉE DE TERRE

*Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame suscite les passions dans l'Est de Montréal. D'un côté, la communauté des affaires qui se réjouit à la perspective d'avoir un nouvel axe est-ouest digne de ce nom. De l'autre, des citoyens qui ne veulent pas d'une autoroute aux abords de leur quartier. Les deux ont pu faire valoir leurs arguments lors des audiences du BAPE, le mois dernier.*

Les visages souriants de satisfaction étaient nombreux dans la salle du Rizz, lors d'un déjeuner-conférence de la Chambre de commerce de l'Est de l'île de Montréal, où le conférencier invité, le ministre des Transports Guy Chevrette, a annoncé que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame allait prochainement se concrétiser. «Aussitôt que nous aurons obtenu l'autorisation du ministère de l'Environnement, les appels d'offre et les travaux concrets débiteront», a-t-il confirmé.

Le sort de la rue Notre-Dame a donné lieu à maintes hypothèses et protestations depuis que le ministère du Transport du Québec a manifesté son intention de compléter le réseau autoroutier jusqu'au centre-ville de Montréal, vers la fin des années 1960. Des expropriations en vue de faire place à cette autoroute ont ensuite été réalisées au début des années 1970, ayant précédé une opposition très ferme à un tel projet qui, selon ses détracteurs, présentait une menace pour la qualité de vie dans le

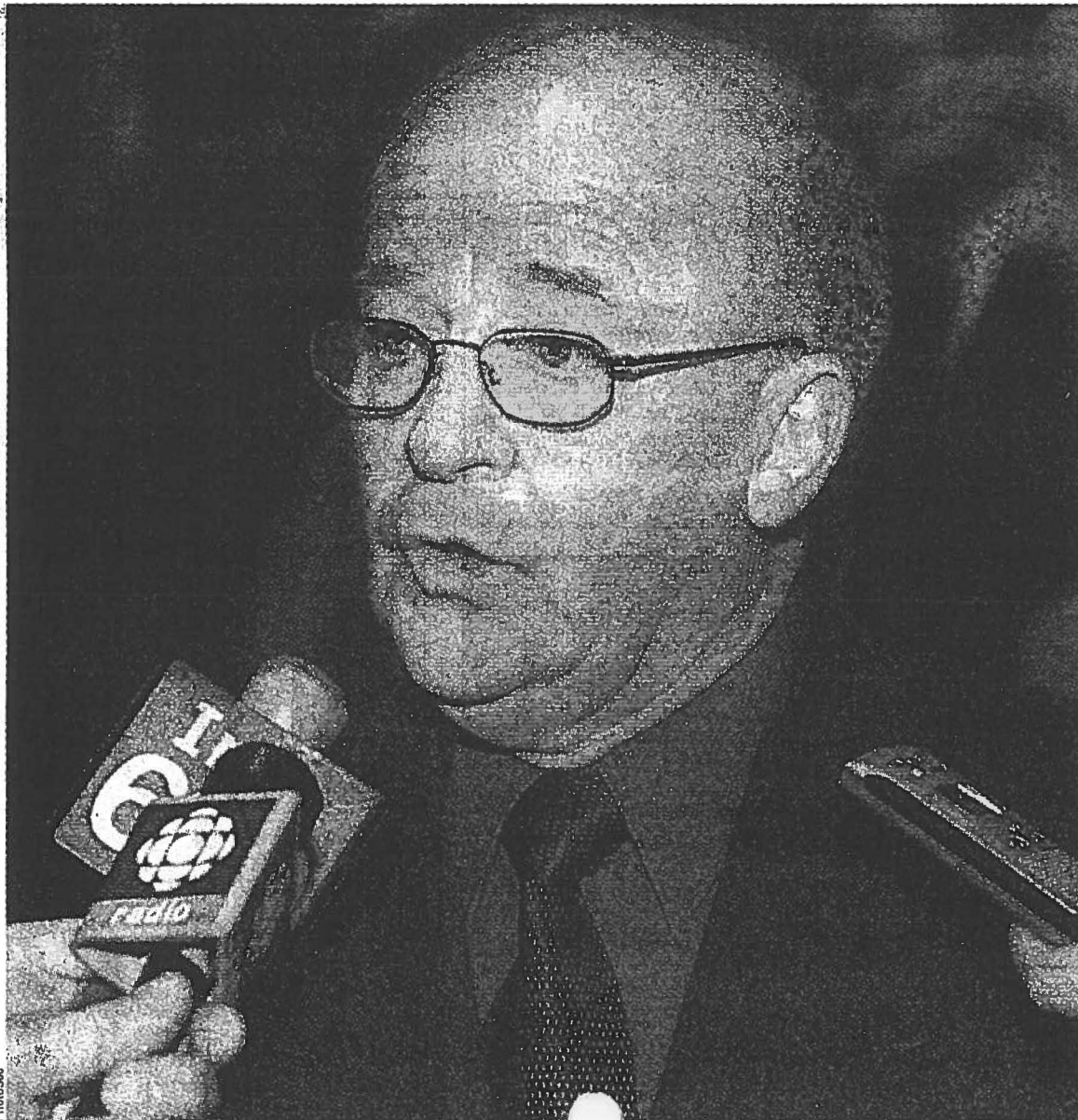


Photo 360

Guy Chevrette défend bec et ongles son projet devant les médias malgré les nombreuses critiques dont il fait l'objet. Les dernières en date émanant du nouveau maire de Montréal, Gérald Tremblay.

Mais il semblerait que cette fois-ci, «les planètes sont bien alignées», comme l'a commenté la députée de Bourget, Diane Lemieux, lors du même déjeuner-conférence. En effet, le projet évalué à 263 M\$ obtient l'aval de la communauté des affaires, des organismes de développement local et surtout de certains intervenants clés du milieu, notamment le Collectif en aménagement urbain d'Hochelaga-Maisonneuve. Un centre d'information sur la modernisation de la rue Notre-Dame a même élu domicile pendant un mois dans les locaux de l'association. Les résidents du quartier peuvent y obtenir de l'information plus exhaustive et visualiser le projet, puisqu'une maquette détaillée est installée chez cet organisme qui s'est donné la mission d'agir à titre de vigile.

«La revitalisation de la rue Notre-Dame est l'un des plus beaux exemples d'intégration», a soutenu Guy Chevrette. Il souligne que le problème chronique de circulation qui

## SUITE NOTRE-DAME

Le trafic routier sera atténué, puisque le trafic routier sera orientée sur Notre-Dame plutôt que dans les rues avoisinantes du quartier.

### CONSIDÉRATIONS ÉCONOMIQUES, SOCIALES ET ENVIRONNEMENTALES

Mais les problèmes de congestion et d'embouteillage ne sont pas seuls au chapitre des éléments à considérer dans ce vaste projet de réaménagement. Si la rue Notre-Dame suscite autant d'intérêt, c'est qu'elle touche trois quartiers urbanisés : Hochelaga-Maisonneuve, Mercier et Centre-Sud - qui souffrent d'un manque flagrant d'espaces verts, de bruit excessif ainsi que d'un réseau routier délabré.

Par ailleurs, la nécessité d'intervenir était en grande partie motivée par des considérations économiques; la rue Notre-Dame étant le deuxième axe Est-Ouest en importance au Québec pour le camionnage. À cet égard, Guy Chevette a fait valoir que la modernisation de Notre-Dame allait bénéficier aux 18 000 emplois liés au secteur industriel dans l'Est de Montréal ainsi qu'au 17 000 emplois qui se rapportent aux activités du Port de Montréal.

Le ministre des Transports a indiqué que l'ajout de voies encaissées permettrait de galvaniser la circulation qui déborde dans les rues résidentielles. L'encaissement des voies à des endroits stratégiques permettra d'autre part de diminuer le bruit. Selon lui, l'implantation de voies réservées aux autobus favorisera le développement du transport en commun. On prévoit aussi la création d'un corridor récréo-touristique où seront combinées des pistes cyclables et piétonnières reliées à la route verte.

## DES OPPOSITIONS CORSEES

Dans le camp adverse, la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve (TAQHM) persiste à défendre l'opposition des citoyens qui ne veulent pas d'une autoroute aux abords de leur quartier. Comme l'indique le coordonnateur de la TAQHM, Normand Robert, cette revendication avait jusqu'à récemment été partagée par tous les députés de Centre-Sud, Mercier et Hochelaga-Maisonneuve. « Une telle infrastructure va permettre un plus grand débit de circulation, et générer plus de bruits, ce qui peut entraîner des problèmes de santé de tous genres », affirme-t-il.

Ce regroupement de citoyens reproche au MTQ de ne pas avoir pris en considération la construction d'un futur pont pour l'autoroute 25 entre Anjou et Laval. D'autre part, la construction d'une sortie d'autoroute à Souigny qui obligerait l'implantation d'un lien entre le tunnel Hippolyte-Lafontaine et l'autoroute Ville-Marie est l'un des aspects du projet remis en question par la TAQHM. « Tant qu'on ne démantèlera pas Souigny et qu'on ne raccordera pas Ville-Marie autrement pour empêcher que le quartier serve d'éponge, ça prendra quelque chose pour joindre ces deux couloirs », explique Normand Robert.

Les considérations écologiques sont au centre des revendications de la TAQHM, qui propose plutôt l'alternative d'un passage sous-terrain. « De cette façon, on contrôlerait l'émission de polluants par l'installation de cheminées », fait valoir Normand Robert. « Pour des milieux densément peuplés comme les quartiers Mercier, Hochelaga-Maisonneuve et Centre-Sud, on devrait éviter d'obliger les populations résidentes à du trafic de transit qui donne lieu à une pollution incommode ».

## LA MISE EN VALEUR: UNE PRIORITE

Les promoteurs du projet de modernisation de la rue Notre-Dame se défendent toutefois de chercher à reproduire une deuxième version de l'autoroute Décarie. Une emphase considérable est donc accordée à la création d'un couloir d'interprétation patrimoniale, qui comprend la mise en valeur de plusieurs bâtiments historiques, la création de trois belvédères ainsi que l'agrandissement des parcs Bellerive et Morgan et du Square Dézéry.

« Même si on peut se dire en désaccord avec certains éléments de la configuration du projet, comme les questions d'entrée et de sortie sur l'autoroute, le principe nous paraît acceptable en général », a indiqué Jean-Jacques Bohémier, directeur du Collectif en aménagement urbain de Hochelaga-Maisonneuve. Ce dernier rapporte que la rue Notre-Dame est depuis longtemps utilisée comme une autoroute. « Ça roule vite, ça roule dangereusement et il y a de nombreux accidents qui ont des conséquences mortelles », explique-t-il. Selon lui, l'un des premiers consensus dégagé est que si le statut quo n'était pas acceptable, on ne devait pas non plus augmenter l'offre en transport individuel en automobile. « Il ne faudra pas utiliser le projet afin d'encourager davantage un étalement urbain qui nous pénaliserait ».

Alors qu'il reconnaît que le projet proposé par le MTQ correspond à plusieurs égards aux besoins du milieu, le Collectif en aménagement urbain de Hochelaga-Maisonneuve exercera des pressions afin qu'un nombre minimal de voies de service voit le jour. L'instauration d'un service de transport en commun pendant la durée des travaux est selon lui souhaitable afin d'amener les gens à laisser leur auto en cours de trajet ou à la maison. ♦

Sylvie St-Jacques

# Une nouvelle ville unifiée... et morcelée

Le 1<sup>er</sup> janvier, la fusion des 28 municipalités de l'île de Montréal sera complétée. Bien que les conséquences seront nombreuses, les 1,8 million d'habitants de cette méga-ville n'y verront probablement que du feu. À partir d'aujourd'hui et au cours des prochains jours, *Le Devoir* fera le point sur les principaux changements qui prendront effet à la suite de ces regroupements municipaux.

FRANÇOIS CARDINAL  
LE DEVOIR

Premier d'une série  
de quatre textes

**L**a réorganisation municipale, pilotée par le gouvernement du Québec, prendra officiellement effet mardi. Pourtant, au cours des prochaines semaines sur l'île de Montréal, les rues continueront d'être déblayées, les déchets seront ramassés comme à l'accoutumée, les pompiers répondront aux appels comme si de rien n'était et... les comptes de taxes seront acheminés à temps.

Tout porte à croire que le chaos annoncé par nombre de prophètes de malheur s'opposant aux fusions municipales ne sera pas au rendez-vous. La crainte que nourrissait une bonne partie de la population semble s'être estompée avec l'élection d'un nouveau conseil municipal, lequel a déjà entamé le processus de création de la nouvelle ville de Montréal. Un processus qui se fera en douceur, promet-on.

À plusieurs reprises au cours des dernières années, la ministre des Affaires municipales et de la Métropole, Louise Harel, a répété que les nouveaux Montréalais ne sentiront presque pas les effets des regroupements. Du



moins, à court terme. Pour ce faire, la ministre a accepté d'ériger une structure sans précédent sur le continent: une île, une ville et 27 arrondissements.

La nouvelle ville s'appuie en effet sur 27 instances politiques distinctes du pouvoir central. Elles possèdent leurs propres compétences, pouvoirs et obligations dans différents domaines: urbanisme, prévention en matière de sécurité et incendie, collecte des matières résiduelles, développement économique local, communautaire et social, culture, loisirs, parcs d'arrondissements et voirie locale (nous regarderons lundi de plus près la répartition des pouvoirs entre la Ville et ses arrondissements).

### Une certaine continuité

En préservant les particularités socio-économiques des anciennes municipalités, l'appartenance communautaire à celles-ci

et en gérant les services de proximité, les arrondissements assurent une certaine continuité avec la situation actuelle. C'est du moins le pari qu'a fait la ministre en acceptant cette proposition plutôt que celle du maire sortant, Pierre Bourque, qui suggérait de diviser l'île en seulement neuf arrondissements.

Ainsi, chacune de ces instances sera dirigée par une sorte de mini-conseil municipal composé des conseillers de la Ville (qui représentent également l'arrondissement à l'hôtel de ville de Montréal) et des conseillers d'arrondissement (dans les arrondissements de moins de 60 000 habitants seulement). À la tête de ce conseil se trouve un président, lequel est nommé par le caucus des conseillers municipaux dudit arrondissement dans les limites de l'actuelle ville de Montréal alors qu'en banlieue, c'est le conseiller ayant reçu le plus de votes qui est désigné *de facto* président.

Hormis la livraison des services de proximité, le conseil peut formuler des avis et faire des recommandations au conseil municipal central sur le budget et sur des modifications souhaitées au plan d'urbanisme ou encore sur tout autre sujet soumis par la Ville. Les conseils siègeront en public dans les anciens hôtels de ville ou les lieux choisis pour l'occasion selon un calendrier qui reste à être précisé.

### Conseil de ville

Le conseil municipal de la Ville de Montréal, pour sa part, ressemblera à celui qu'il remplace, soit le conseil de la Communauté urbaine de Montréal (CUM), hormis que ses membres ont été élus au suffrage universel. Com-

## permettre une transition en douceur



JACQUES NADEAU LE DEVOIR

Le maire de la nouvelle ville de Montréal, Gérald Tremblay, entouré de quelques conseillers de son parti devant l'hôtel de ville, situé dans le Vieux-Montréal.

posé du maire — Gérald Tremblay en l'occurrence — et de 73 conseillers municipaux, il voit à la planification, au soutien et à l'opération afin d'assurer la cohérence des activités municipales. Ainsi, il a notamment la responsabilité de l'aménagement, de l'entretien des grands axes routiers municipaux, de la production et de la distribution de l'eau potable, du logement so-

cial, du service de police, du transport en commun et bien sûr, du budget et de la taxation. Le conseil siégera à l'hôtel de ville de Montréal, situé dans le Vieux-Montréal, selon un horaire qui sera bientôt défini par les autorités.

La nouvelle ville de Montréal n'a pas à ce jour d'identité visuelle propre. En effet, le logo actuel de la ville, choisi par feu l'ex-mai-

re Jean-Drapeau en 1981, devrait selon toute vraisemblance être remplacé par une nouvelle identité visuelle pour l'ensemble de l'île. Le comité de transition a choisi, le 5 juillet dernier, de laisser cette décision aux élus de la nouvelle ville.

**Lundi: le partage des compétences en matière de services aux citoyens.**

# Pour le citoyen, tous les chemins

Annexe G.

## mèneront au

# Bureau d'arrondissement

*L'élaboration des politiques du nouveau Montréal*

*revient à la ville-centre, les arrondissements doivent*

*respecter ces choix dans leurs opérations*

Demain sera complétée la fusion des 28 municipalités de l'île de Montréal. *Le Devoir* poursuit sa série commencée samedi sur les principaux changements qui prendront effet à la suite de ces regroupements de municipalités. Aujourd'hui: le partage des compétences.

FRANÇOIS CARDINAL  
LE DEVOIR

Deuxième d'une série  
de quatre textes

**A** partir de minuit ce soir, vous devrez changer vos habitudes. Mais si peu! La création de la ville de Montréal unifiée le 1<sup>er</sup> janvier modifiera les relations des citoyens avec l'appareil municipal: tous les chemins mèneront dorénavant au Bureau d'arrondissement.

Vous avez peine à décrypter les huit panneaux de signalisation superposés? Posez la question au Bureau d'arrondissement. Vous souhaitez que la piscine de votre arrondissement ouvre quotidiennement ses portes pour le bain de minuit? Soumettez votre requête au Bureau d'arrondissement. Vous n'en pouvez plus de ce conducteur de chenillette qui gratte la neige à 300 milles à l'heure sans égard aux piétons? Enregistrez une plainte au Bureau d'arrondissement.

Sorte de guichet unique servant de porte d'entrée à l'arrondissement ainsi qu'à la nouvelle ville, le Bureau d'arrondissement offrira tous les services de communication et de relation avec les citoyens.

Montréalais pourront non seulement y obtenir une foule de renseignements mais également des réponses à leurs demandes ou à leurs plaintes. Chacun des 27 arrondissements comptera un tel Bureau d'arrondissement.

Mais là s'arrête la simplicité de la dichotomie ville centre-arrondissement.

En effet, le comité de transition de Montréal a dû songer à une structure originale pour répartir les responsabilités de l'une et de l'autre instance selon un principe directeur clair: l'élaboration des politiques et des orientations de la nouvelle Ville revient à l'unité centrale, alors que les arrondissements doivent voir au respect de ces choix dans la gestion de leurs opérations.

Ainsi, certains services opérationnels sont nouvellement centralisés comme la protection contre les incendies et la Cour municipale. Le service de police et le réseau de transport en com-

mun demeureront pour leur part centralisés comme ils le sont déjà au sein de la Communauté urbaine de Montréal (la STCUM deviendra la STM, par exemple). Les changements seront donc mineurs dans ces deux derniers cas si ce n'est que les autorités politiques risquent d'avoir plus souvent leur mot à dire, comme on l'a vu récemment avec la décision du maire Gérard Tremblay de réduire le coût de la carte mensuelle pour les étudiants de moins de 25 ans.

La livraison de ces services par contre, hormis le transport en commun, sera décentralisée sur le territoire de la nouvelle Ville et, même si cette décentralisation ne correspond pas toujours aux limites territoriales des arrondissements (que l'on pense à la police de quartier, par exemple), ces derniers devront en assurer la coordination. Reste à voir si cette façon de faire plutôt originale sera aussi efficace sur le terrain que sur papier.

D'autres compétences liées aux opérations ou à la livraison de services seront plutôt partagées entre l'unité centrale et les arrondissements. Il en ira ainsi, par exemple, des parcs, des bibliothèques et de la voirie.

Les parcs métropolitains (parc du Mont-Royal, parc Jean-Drapeau, parcs-nature de la CUM, etc.) seront donc de responsabilité centrale, qu'il s'agisse de leur aménagement, de leur entretien, de leur exploitation ou de leur promotion. L'entretien et l'exécution de travaux pourra toutefois être confiée ponctuellement aux arrondissements. Les autres parcs (grands parcs urbains, parcs en réseaux, espaces verts, etc.) seront toutefois de la compétence

des arrondissements bien que l'unité centrale assurera la planification générale et les aménagements majeurs.

Les bibliothèques publiques seront également de compétence partagée: l'unité centrale aura pour mandat la planification, l'élaboration des politiques et le développement des systèmes alors que les arrondissements choisiront la docu-

mentation, fixeront les horaires, développeront les collections, etc.

En ce qui concerne le réseau routier, la planification de la voirie artérielle relèvera de l'unité centrale, alors que l'entretien de ce réseau sera entre les mains des arrondissements.

Enfin, certains services seront de responsabilité mixte, c'est-à-dire qu'ils existeront tant à l'unité

centrale que dans l'arrondissement. La confection du rôle d'évaluation, la préparation du budget, la gestion des ressources humaines, le développement des systèmes informatiques sont quelques exemples de services dont ont besoin à la fois l'unité centrale et les arrondissements.

*Jeudi: la sécurité publique*

# La CDU n'est plus; l'OPCM prend le relais

## Élus et fonctionnaires sont exclus du nouvel organisme de consultation publique

Les 28 municipalités de l'île ont été fusionnées mardi pour former la nouvelle ville de Montréal. *Le Devoir* termine aujourd'hui son tour d'horizon des principaux changements qui prennent effet à la suite des regroupements en abordant la question du développement économique et urbain.

FRANÇOIS CARDINAL  
LE DEVOIR

Dernier d'une série de quatre textes

**E**xit la Commission de développement urbain (CDU). Grâce au regroupement des villes de l'île de Montréal, cet organe de consultation publique a disparu mardi, comme sa crédibilité au cours des dernières années, en fait. Une instance nouveau genre a pris le relais: l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM).

Ce changement de garde est la principale conséquence, en matière de développement économique et urbain, de la création de la nouvelle ville de Montréal. Tous les projets majeurs qui dérogent au plan d'urbanisme seront jugés par l'OPCM alors que les conseils d'arrondissement auront la responsabilité d'accepter ou de rejeter les projets de moindre envergure. L'Office pourra également tenir des audiences publiques sur le territoire de la ville sur tout projet désigné par le conseil municipal ou le comité exécutif.

C'est le nouveau conseil municipal dirigé par Gerald Tremblay, aux deux tiers des voix de ses membres, qui devra désigner d'ici le 1<sup>er</sup> juin le président de l'Office. Pour occuper ce poste à temps plein, celui-ci devra obligatoirement posséder une compétence particulière en matière de consultation publique. Le mandat est d'une durée maximale de quatre ans. Contrairement à la CDU, aucun élu ne siègera à ce comité; les employés de la Ville non plus n'y auront pas accès.

Pour l'assister, le président devra s'adjoindre au besoin, et pour la période qu'il déterminera, un ou plusieurs commissaires choisis à même une liste dressée par le conseil municipal sur recommandation du comité exécutif. Le président de l'OCPM peut annuellement proposer une liste de commissaires potentiels au comité exécutif, lesquels devront aussi posséder une compétence particulière en matière de consultation publique.

### Organe consultatif?

Jusqu'à tout récemment, la CDU recevait les avis du Comité consultatif sur la protection des biens culturels, de la Commission de toponymie et de la Commission Jacques-Viger afin de se faire une idée sur les projets qui lui étaient présentés. Quant à l'OCPM, elle pourrait compter sur l'aide du Conseil du patrimoine. «Pourrait» parce que, malgré la loi constituti-

colonne 2 - fin

soumettre une question urbanistique à un référendum, même si elle touche une compétence relevant d'un conseil d'arrondissement.

### Nouveau plan d'urbanisme

Autre conséquence de la création de la nouvelle ville, le plan d'urbanisme de Montréal sera enfin révisé. D'ici 1992, l'actuel plan aurait dû être revu en 1997 mais ne l'a pas encore été. L'ex-maire Pierre Bourque ne s'était jamais attaqué à ce nécessaire exercice.

L'unité centrale aura la responsabilité de préparer ledit plan. Il devra inclure un document complémentaire qui encadre la réglementation adoptée par les conseils d'arrondissement. Composé de règles, de dispositions d'encadrement et de critères, ce dernier permettra l'harmonisation des règlements adoptés par les 27 arrondissements.

Enfin, l'unité centrale a le mandat de s'assurer de la conformité au plan d'urbanisme des décisions prises par les conseils d'arrondissement.

SUITE colonne 1

ve qui a créé le nouveau Montréal et malgré la nouvelle charte de la Ville, on ne sait trop si les commissions consultatives actuelles disparaîtront et encore moins ce que sera ce fameux Conseil du patrimoine dont ni le mandat ni les pouvoirs ne sont définis.

Pour leur part, les conseils d'arrondissement auront la responsabilité de la consultation publique pour les dérogations mineures. À l'instar des conseils de quartier dans l'ancienne ville de Montréal, les conseils d'arrondissement se réuniront donc périodiquement pour examiner les projets qui ne cadrent pas avec le plan d'urbanisme, pour étudier les plans d'aménagement d'ensemble, les plans d'implantation et d'intégration architecturale, les citations, les créations et émissions de permis, etc.

En outre, Gerald Tremblay a promis que les conseils d'arrondissement seront dotés de commissions permanentes notamment composées de citoyens.

Soulignons que, contrairement à ce qui a été colporté ces derniers mois, seul le conseil de ville peut

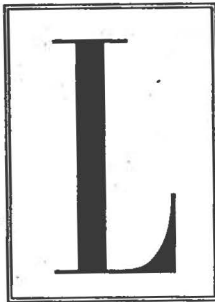
# Québec est responsable

## refonte de la législation sur le logement locatif impos

ALAIN RENAUD

Directeur général de l'Association des propriétaires d'appartements du Grand Montréal

L'Association des propriétaires d'appartements du Grand Montréal est un organisme sans but lucratif créé au printemps dernier et qui regroupe plus de 100 propriétaires pour quelque 20 000 logements.



es médias ont à plusieurs reprises fait écho à la difficulté pour de nombreuses familles de se trouver un logement, difficulté principalement imputable au taux d'inoccupation fort bas dans la région métropolitaine de Montréal. Pour certains, la chose est attribuable à une certaine vigueur économique de notre région et au retour — en appartement —

d'un grand nombre de jeunes travailleurs. D'autres soulignent, avec raison également, qu'il ne se construit plus d'immeubles locatifs de façon significative. Mais avec le taux d'inoccupation que nous connaissons, au contraire, les investisseurs devraient se lancer à corps perdu dans la construction d'immeubles d'appartements.

Finalement, à écouter certains représentants des locataires, le problème est essentiellement tributaire d'une pénurie de logements sociaux, d'où la nécessité pour les trois paliers de gouvernement de réinvestir massivement dans ce créneau.

Mais que s'est-il donc passé dans l'immobilier locatif pour qu'en quelques années à peine on connaisse un taux d'inoccupation souvent supérieur à 5 % (à l'avantage des locataires) pour maintenant se retrouver avec un taux inférieur de 2 % du point d'équilibre?

Pour les principaux intéressés que sont les propriétaires d'immeubles, la pénurie de logements au Québec se situe à un tout autre niveau. Pour eux, ce sont 20 ans d'ingérence et de réglementation du logement locatif par le gouvernement du Québec qui ont fait en sorte qu'il est pratiquement impossible, pour la majorité des propriétaires, de contrôler et de rentabiliser leur investissement.

Le problème est d'autant plus aigu que le propriétaire dans le Grand Montréal a un «statut» particulier... Il possède un petit immeuble locatif. Cette réalité qui touche plus de 200 000 propriétaires du Grand Montréal est trop souvent oubliée par le gouvernement du Québec et par les représentants des associations de locataires.

Parlez-en à votre entourage. Dites que vous venez d'acheter un quadruplex. Les commentaires seront nombreux. «Ah! tu t'achètes du trouble!» «Ah! ton locataire a tous les droits!» «Ah! tu vas être pogné avec la Régie du logement!» «Ah! mon beau-père a perdu six mois de loyer avant que le locataire ne disparaisse!» «Ah, quand le locataire a quitté mon logement du haut, il a fallu le refaire au complet!»

Actuellement, l'immobilier locatif est réglementé par la Loi sur la Régie du logement et, en cas de discordance entre les parties concernées, la Régie du logement tranche le litige. Son rôle de tribunal est clairement établi par la loi. Pourtant, la Régie du logement, tribunal administratif, a également pour mandat d'informer les locataires et de conseiller le gouvernement du Québec en matière de baux résidentiels.

Cette situation particulière d'apparence de conflit d'intérêts fait en sorte que ce mandat lui permet de recommander au gouvernement du Québec de nouvelles politiques et, pourquoi pas, lorsque son pouvoir d'intervention est limité, de proposer de nouvelles lois permettant d'acquiescer de nouveaux pouvoirs.

C'est ainsi que le gouvernement du Québec a déposé, en juin dernier, un projet de loi dont l'objet est de permettre à la Régie du logement de statuer en matière de prélocation. Malgré le fait qu'un logement constitue un bien de plusieurs milliers de dollars, malgré le fait que le propriétaire se doit de vérifier si le locataire est capable de payer le montant de loyer et qu'il a de bons antécédents afin de ne pas troubler la jouissance paisible des lieux, malgré le fait que le propriétaire est responsable de maintenir un climat de tranquillité dans l'immeuble, il devra louer sur simple présentation d'identité (nom, prénom, adresse, date de naissance, propriétaire actuel). Louez un film vidéo et vous aurez droit à une enquête complète. Louez un logement de 50 000 \$ et on vous donne carte blanche.

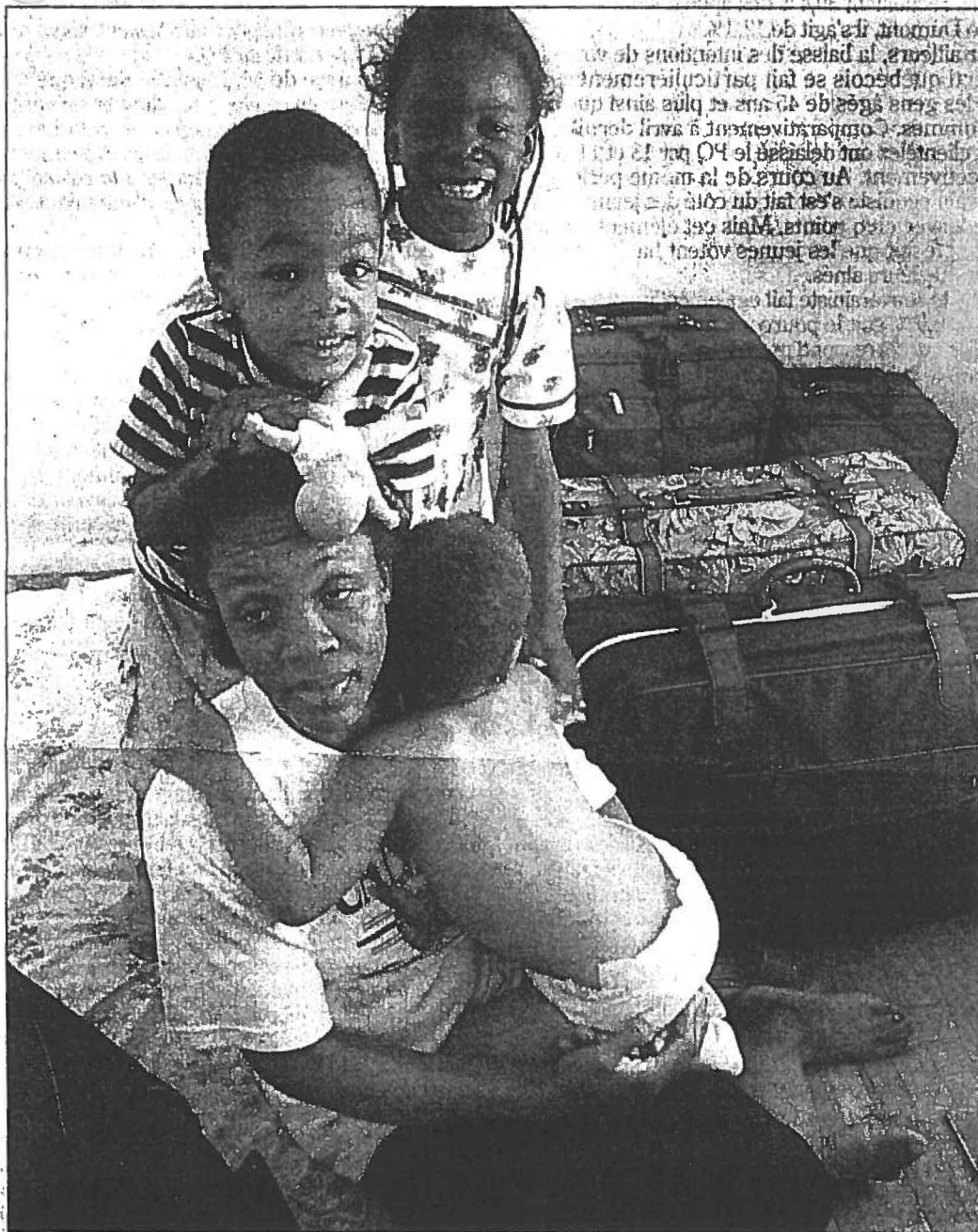
Une autre aberration du système dans lequel nous vivons consiste en la possibilité pour ce tribunal de diminuer le coût d'un nouveau loyer malgré le libre consen-

tement des parties. Actuellement, pour un nouveau locataire, la loi oblige le propriétaire à indiquer le loyer précédemment payé, et même si le nouveau locataire accepte — en toute conscience — de payer un loyer plus élevé, il pourra s'adresser à la Régie du logement pour obtenir une diminution. Quelle aberration! Imaginez la situation qui a été portée à notre attention: des propriétaires ont accepté d'entreprendre des rénovations supplémentaires en retour d'une augmentation substantielle de loyer... Le locataire, après la prise de possession du logement, a exigé une diminution du loyer en fonction du loyer précédent. Sa signature a-t-elle autant de valeur que la signature d'un propriétaire?

Par ailleurs, nous constatons que le gouvernement du Québec a une forte propension à répondre aux exigences des associations de locataires et à faire la sourde oreille à des problèmes quotidiens vécus par les propriétaires.

Dans le cadre de la réforme du Code civil, le gouvernement du Québec a légiféré sur les contenus obligatoires du bail résidentiel. Son intervention va jusqu'à déterminer la grosseur des caractères d'imprimerie. Pourtant, à l'instigation des locataires qui soulignaient qu'il y avait trop de baux maison (*sic*), le gouvernement a rapidement instauré un bail obligatoire, façon indirecte de se procurer également un revenu supplémentaire (avec 200 000 déménagements par année, ce sont 400 000 \$ de revenu contrôlé pour l'Éditeur officiel).

Mais quand il s'agit de non-paiement de loyer par une minorité de bénéficiaires de l'aide sociale, dont les pertes entièrement assumées par les propriétaires sont évaluées à plus de 80 millions de dollars par année, le gouvernement ne bouge pas. Deux poids, deux mesures. Allez dire à un propriétaire de triplex qu'il vient de perdre trois ou quatre mois de loyer parce que le gou-



**JACQUES NADEAU LE DEVOIR**  
 En juillet dernier, Pauline Kanbolo a eu beaucoup de mal à trouver où loger sa famille. Augmentation du nombre de locataires, manque de logements sociaux? Pour les propriétaires, le problème se situe à un tout autre niveau.

vernement cherche des solutions. La situation est souvent tragique pour cette personne car le banquier n'attend pas pour le remboursement du prêt hypothécaire, et les gouvernements n'attendent pas pour le paiement des taxes. Pas plus que l'assureur n'attend pour le règlement de la prime ou Hydro-Québec pour le paiement de l'électricité. Par contre, allez dire à un locataire que son bail n'est pas légal parce qu'il est noir photocopieuse au lieu de bleu gouvernemental, et il continuera à dormir!

On souligne également que la construction d'immeubles locatifs est au ralenti, favorisant là encore un bas taux d'occupation. En effet, c'est une autre réalité imputable non seulement à certaines iniquités fiscales que doivent assumer les constructeurs mais aussi au fait que de nombreux propriétaires désirent simplement se départir de leur immeuble. Mais qui en veut aujourd'hui?

Plusieurs qualifient l'immobilier locatif résidentiel d'industrie mal-aimée. En effet, l'historique des interventions gouvernementales démontre une incompréhension totale de cette industrie et une indifférence complète au sort des quelque 200 000 propriétaires du Grand Montréal. Pis encore, cette incompréhension résulte maintenant en une pénurie de logements au détriment des locataires, dont le seul responsable est le gouvernement du Québec! À force de vouloir tout contrôler, à force de vouloir aller à l'encontre des lois élémentaires du marché, il en résulte une démobilitation des investisseurs au détriment de la clientèle que sont les locataires. Il est temps que les gouvernements changent d'attitude et consultent enfin tant les propriétaires que les locataires afin de redonner une nouvelle vigueur à cette industrie. Et, dans cet esprit, une refonte de la législation sur le logement locatif s'impose. C'est le message que lance l'Association des propriétaires d'appartements du Grand Montréal aux députés de l'Assemblée nationale.

# 916 M\$ pour le logement social

Le ministre Louise Harel doit encore discuter de la participation fédérale

**HABITATION** Louise Harel, la ministre de l'État aux Affaires municipales et à la Métropole, a donné des détails sur les sommes allouées au logement social dans le récent budget provincial. En conférence de presse, elle a aussi fait part de ses attentes concernant les investissements fédéraux dans le même secteur.

En tout, 486 M\$ seront injectés par Québec pour construire

et rénover de nouveaux logements sociaux. À ce chiffre, elle ajoute la participation des municipalités, qui s'élève à 240 M\$.

Enfin, elle projette une contribution d'Ottawa de 190 M\$, qui est cependant loin d'être dans la poche puisque Québec ne s'est pas encore officiellement entendu avec le fédéral sur la nature du montant octroyé. Louise Harel prévoit discuter de cet investissement dans le cadre d'une rencontre des ministres de l'Habitation qui se tiendra à Québec à la fin du mois.

Ainsi, si toutes les prévisions de la ministre des Affaires municipales sont justes, les pauvres,



HERBY WATKIN/MÉTRO

les gens à revenu modeste et les coopératives d'habitation profiteront de quelque 916 M\$ d'argent

neuf sur cinq ans, pour la construction et la rénovation de 40 000 logements sociaux. DMF

Une autoroute, un boulevard urbain?

# Casse-tête pour une rue

*Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame ne cadre pas avec la classification gouvernementale*

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame pourrait rencontrer un obstacle. S'il est attesté qu'il déroge au cadre d'aménagement, la Ville de Montréal aura à autoriser ce projet avant la première pelletée de terre. Or le maire Gérald Tremblay est contre.

FRANÇOIS CARDINAL  
LE DEVOIR

Cette semaine, lors des audiences publiques sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame organisées par le BAPE (Bureau d'audiences publiques sur l'environnement), le ministère des Transports s'est engagé à transmettre prochainement un avis d'intervention à la Communauté urbaine de Montréal (CUM). Cet avis, conformément à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, est nécessaire pour que la CUM puisse statuer sur la conformité du projet avec le cadre d'aménagement existant.

Cet exercice en est un d'importance puisque, le 1<sup>er</sup> janvier prochain, ledit cadre d'aménagement deviendra officiellement le plan d'urbanisme de la nouvelle ville de Montréal. Ainsi, l'administration municipale devra analyser la demande d'intervention et publier à son tour un avis statuant sur la conformité du projet.

Le cadre d'aménagement stipule que le raccordement des autoroutes Ville-Marie et 25 doit se faire en deux parties: une première en boulevard urbain, entre les rues Frontenac et Vimont, et une seconde en autoroute, à l'est de la rue Vimont. En apparence fort simple, la question donnera néanmoins quelques maux de tête aux fonctionnaires qui devront y trouver une réponse. Le problème vient de la nomenclature utilisée par le

ministère des Transports, un problème qui en tarabuste plusieurs. Rue? Boulevard urbain? Autoroute? Il est en effet bien difficile de classer ce projet qui ne cadre pas avec la classification gouvernementale.



Gérald Tremblay

«Pour le ministère, on part d'une rue que l'on transforme en une artère qui a plusieurs caractéristiques d'une autoroute mais pas toutes les caractéristiques d'une autoroute», a précisé le directeur du ministère des Transports (MTQ) pour l'île de Montréal,

Paul-André Fournier. *La vitesse sera de 70 km/h et non de 80 km/h, les voies auront une largeur de 3,5 mètres et non de 3,7 mètres, il y aura des accotements de trois mètres à droite et d'un mètre à gauche plutôt que trois mètres de chaque côté, etc.»*

Mais pour le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE Montréal), il est évident que les intentions du MTQ ne cadrent nullement avec le cadre d'aménagement. Selon le directeur général, Robert Perreault, «le ministère présentait jusqu'à tout récemment son projet comme une réorganisation de la rue Notre-Dame alors que c'est le bon vieux projet d'autoroute est-ouest qui était dans ses cartons qui nous est réservé». Et non celui d'un boulevard urbain en accord avec le cadre d'aménagement.

Pour cette raison, le CRE Montréal est persuadé qu'outre les audiences publiques du BAPE, le MTQ devra se plier à d'autres étapes de consultation publique,

notamment celle de la future ville de Montréal. «Dans la mesure où le projet est jugé non conforme, il y a un mécanisme qui s'enclenche pour les projets gouvernementaux devant l'Office de consultation publique de Montréal [qui remplacera le 1<sup>er</sup> janvier la Commission de développement urbain]», a rappelé M. Perreault.

Le cas échéant, c'est le conseil municipal dirigé par Gérald Tremblay qui devra accepter ou non de modifier son plan d'urbanisme. Le hic, c'est que le maire Tremblay s'oppose fermement au réaménagement tel que proposé par Québec, estimant qu'il est trop similaire au monstre de béton qu'est l'autoroute Décarie. «On ne veut pas que cela se fasse, avait-il dit au Devoir pendant la campagne électorale. On ne veut tout simplement pas que Montréal se développe dos au fleuve.»

Mais si le conseil municipal fait défaut d'adopter un règlement modifiant son plan d'urbanisme pour tenir compte de la volonté gouvernementale, le MTQ aura néanmoins le dernier mot. Il a le loisir, en accord avec la loi, de se substituer à n'importe quel moment au conseil municipal afin de procéder aux changements lui-même.

Un avis de non-conformité ne serait pas sans précédent. En août dernier, la CUM a publié un tel avis au sujet du prolongement de l'autoroute 25 vers Laval. La Communauté urbaine estime en effet que ce projet n'est pas conforme aux objectifs du schéma d'aménagement puisqu'il en avait précisément été retiré quelques années plus tôt afin de contrôler l'étalement urbain.

On apprenait malgré tout, hier, que Québec a fait un pas de plus vers le prolongement de l'A-25 alors qu'il a récemment lancé l'appel d'intérêt pour la réalisation de ce projet.

## **Types de logements**

Le projet que les quatre députés veulent rendre public d'ici six semaines, permettrait la construction d'un foyer pour vieillards et de HLM, mais serait principalement orienté vers une formule coopérative.

Chacun de la quinzaine de quadrilatères situés entre les rues Fullum et Viau serait occupé par une coopérative d'habitation comprenant une trentaine de logements. Les promoteurs estiment que leur projet permettrait ainsi la mise sur le marché d'environ 600 à 1 000 nouveaux logements qui viendraient remplacer les 1 000 détruits pour faire place à l'autoroute. Ces habitations pourraient être assez facilement isolées du boulevard Notre-Dame par une ceinture antibruit et par des arbres.

La formule coopérative permettrait également, selon M. Bissaillon, de récupérer les immeubles au nord de la bande de terrain visée par le projet, et qui sont pour plusieurs à l'abandon depuis le passage des démolisseurs.

Sans compter que la construction de ces logements s'avérerait rentable pour le quartier à un double titre: soit en fournissant du travail aux gens du quartier durant sa phase d'implantation et en augmentant la clientèle des petits commerces des rues Sainte-Catherine et Ontario, durement affectés par les démolitions engendrées par l'autoroute est-ouest.

## **Financement**

Quant au financement d'un tel projet, il ne se poserait pas de problème majeur, estime le député Bissaillon. Les HLM et le foyer pour vieillards peuvent être construits en vertu des programmes gouvernementaux.

Le gouvernement étant par ailleurs déjà propriétaire des terrains (qui ont coûté \$90 millions). Il pourrait les mettre, sans frais, à la disposition des coopératives qui pourraient se financer par le biais de la SCHL et bénéficier en plus d'avantages fiscaux que pourrait leur consentir la municipalité.

Selon les indications de M. Bissaillon, le coût de construction d'une quinzaine d'îlots d'habitation coûterait entre \$6 et \$10 millions.

## **Note; les journaux anglais ont rajouté relatif à cet aménagement:**

«Ceci empêcherait le gouvernement du Parti Québécois autant que n'importe de quel autre gouvernement de l'avenir de changer d'idée relative au parachèvement du prolongement vers l'est de cette autoroute.»

**A la place de l'autoroute est-ouest:**

**Des logements coopératifs,  
disent quatre députés du «bas de la ville»**

par Marc DORÉ du quotidien «La Presse samedi le 24 septembre 1977»

Quatre députés du «bas de la ville» dont trois membres du cabinet, suggèrent que les terrains qui resteront inutilisés à la suite de la décision du ministre des Transports de ne pas prolonger l'autoroute est-ouest servent à la reconstruction de logements et l'aménagement d'espaces verts.

MM Robert Burns, député de Maisonneuve et ministre d'État à la réforme parlementaire et leader du gouvernement, Claude Charron, député de Saint-Jacques et ministre délégué au haut-commissariat à la Jeunesse, aux Loisirs et aux Sports, Camille Laurin, député de Bourget et ministre d'État au développement culturel et Guy Bisailon, député de Sainte-Marie, rejettent les recommandations du CTRM qui voulait faire de ces terrains, déjà propriété du gouvernement du Québec, une piste cyclable et des jardins potagers.

Pour le porte-parole du gouvernement du Québec, le député Guy Bisailon, il importe de rendre le plus rapidement possible la décision de bloquer la construction de l'autoroute et favoriser l'implantation de logements. Ceux-ci viendraient de toute façon remplacer les logements détruits.

Selon la décision qui semble arrêtée au ministère des Transports, l'autoroute qui pousse ses voies jusqu'à la hauteur des rues Saint-Denis - Saint-Laurent, serait prolongée jusqu'à la rue Papineau, puis complétée, en surface, par un boulevard de type urbain, avec terre-plein central, jusqu'à la rue Dickson. Le gouvernement du Québec aurait ainsi entre les mains environs 220 000 verges carrées (près de 2 millions de pieds carrés) en une bande située au nord du boulevard Notre-Dame et variant en largeur de 90 à 105 pieds, soit le reste des terrains qu'aurait mangé l'autoroute.

Or, il y a mieux à faire avec ces terrains que ce que proposent les fonctionnaires qui ont produit le rapport de CTRM, pense M. Bisailon.

D'une part, parce que le conseil des ports nationaux a déjà donné son accord de principe à la construction d'une piste cyclable sur les propriétés sur la rive du fleuve, donc dans un milieu plus propice au cyclisme. D'autre part, parce que l'aménagement de potagers ne semble pas être la préoccupation première des gens du quartier, plus intéressée à obtenir des logements.

## Références

**Annexe 07.** Des subventions ont été accordées à trois firmes conseil cet automne pour étudier le projet de développement d'un transport en commun par rail.

Pierre Brisset propose la réutilisation des anciennes voies du C.P. L'anneau de fer.

**Annexe 08.** Colloque tenu à Faculté d'Aménagement de l'Université de Montréal, les 14 et 15 avril 2000. Groupe de recherche en Architecture urbaine. Directeur scientifique Allen Knight.

L'expérience de la Dudley Street Neighborhood Initiative(DSNI) au sud de Boston dans l'État du Massachusetts

**Annexe 09.** Étalement Urbain

Solution Montréal ; Exode des populations vers les banlieues. Recherche animée Par M. Jean Hugues Roy !) Février 2001

**SCHL.** Société Canadienne d'Hypothèque et de Logement

visiter le site de la Société canadienne d'Hypothèque et de logement

[www.cmhc-schl/biblio/clm](http://www.cmhc-schl/biblio/clm)

Liste des rapports de recherche sur  
aménagement urbain

banlieu

**Annexe 01.** Recherche universitaire

Titre du projet: Gestion des infrastructures urbaines: de l'émergence des projets à leur évaluation dans une perspective de développement durable Noms des principaux responsables

:

Michel Gariépy, professeur titulaire et  
doyen de la Faculté de l'aménagement

Michel Marié, directeur de recherche,

Laboratoires techniques, territoires et sociétés,

École nationale des ponts et chaussées et Université Paris-Val-de-Marne

Autres partenaires de l'Institut :

Pierre Hamel, professeur titulaire et

Paul Lewis, professeur adjoint

Organisme subventionnaire

Coopération scientifique et technologique entre le Québec et la France

(ministère des Affaires étrangères de France et

ministère des Affaires internationales du Québec)

Période couverte: 1995-1997

Sommaire du projet

La planification et la gestion de l'implantation des grands projets d'infrastructure urbaine ne sauraient se faire sans la prise en compte de certains constats majeurs:

1. L'évaluation de projets d'infrastructure ne peut plus se restreindre à un processus linéaire. Les limites de l'approche techniciste procédant d'une modélisation réductionniste et

déterministe, fut-elle bonifiée de paramètres nouveaux pour répondre à la problématique du développement durable, sont maintenant bien documentées. 2. Si la pratique de l'évaluation environnementale est maintenant d'application généralisée dans les pays occidentaux, elle demeure marginale en rapport avec les grands équipements qui prennent place en milieu urbain. 3. Le concept de développement durable fait maintenant partie intégrante du discours aménagiste nord-américain. À l'inverse, il ne semble pas avoir investi le discours des aménagistes français, même si on se doit de constater que les pratiques y ont laissé des aménagements durables, des aménagements qui se sont inscrits dans le temps long.

4. L'implantation d'un réseau sur un territoire suppose une double adaptabilité. Le réseau pénètre et façonne le territoire, en même temps que le territoire influe sur la gestion des grandes infrastructures. Pour qu'un projet réussisse, il ne suffit donc pas qu'il ne porte en lui que des atouts technologiques.

5. De même, la notion de projet d'aménagement pose-t-elle problème si elle est abordée de manière strictement technique, car elle implique un processus complexe d'apprentissage mutuel entre les acteurs en cause. Les exemples de cette difficile émergence abondent (cf. le long processus de réaménagement du Vieux-Port de Montréal ou encore le lent démarrage du Programme fédéral d'infrastructures urbaines).

Notre projet, procédant de ces constats, confrontera les pratiques québécoises et françaises. Il tentera de mettre en valeur les convergences paradigmatiques qui émergent déjà de recherche et d'échanges, antérieurs ou en cours, ainsi que de certaines thèses de Ph.D. Il est ciblé sur l'élaboration d'une approche d'évaluation et de gestion des grands projets d'infrastructure urbaine, une approche à caractère constructiviste, faisant place à des dimensions plus qualitatives et, surtout, impliquant la participation des collectivités et même un partenariat dans la définition du sens d'un projet, cette dernière caractéristique étant posée comme une condition centrale à l'atteinte d'un développement durable.

#### **Annexe 12 - 13. Démolition des Ilots**

Voir Le site touristique d'Hochelega-Maisonneuve.

Expropriation , démolition , Terrains vacants.

#### **Annexe 14.**

Principes d'Aménagement SCHL

Le Bruit en milieu urbain Site de la SCHL recherche sur le bruit.

#### **Annexe 15. Transport en commun**

15.01 Conseil régional de l'environnement de Montréal

Pour un aménagement viable de la Métropole; Le transport en commun.

15.02 Une politique globale, coordonnée et légitime; Transport public, juillet-août 1999

#### **Annexe 18 Politique de revitalisation des artères commerçantes**

Voir esquisse du projet d'aménagement lors des audiences publiques locales.

## B.A.P.E. Annexe 08

COLLOQUE TENU À LA FACULTÉ D'AMÉNAGEMENT DE  
L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL, LES 14 ET 15 AVRIL 2000.

DIRECTEUR SCIENTIFIQUE

*Alan Knight, professeur,*

*École d'architecture et directeur,*

*Groupe de Recherche en Architecture Urbaine.*

L'autoroute en milieu urbain est répudiée définitivement par les professionnels de l'aménagement. C'est du moins ce que les intervenants de ce colloque qui s'est tenu à l'Université de Montréal ont voulu affirmer de façon non équivoque quelques jours seulement après le dépôt du nouveau plan des déplacements du ministère des Transports du Québec. L'enjeu de fond concerne les politiques qui régissent la manière dont on valorise le centre-ville ainsi que la vie et le travail en milieu urbain. L'autoroute joue un rôle principal dans un drame que vivent presque toutes les grandes villes nord-américaines et qui culmine dans la désagrégation progressive de la forme et de la vie urbaines. L'exode des populations urbaines – et de leurs taxes foncières – vers les municipalités de banlieue, et cela depuis les années 50, se traduit par une crise financière des villes centres. Celles-ci deviennent alors de plus en plus impuissantes face à leur aménagement et à leur embellissement.

Deux représentants américains, Peter Park de Portland et Steve Abel de Milwaukee, ont démontré qu'un changement d'attitude s'enracine progressivement aux États-Unis. La théorie de l'effet d'induction du trafic se confirme : la disponibilité d'un moyen de transport agit comme catalyseur de mouvements et encourage

Saviez-vous qu'en **fidélisa**  
vous pourrez **réduire vos**

# La consolidation des milieux urbains et le réseau autoroutier

EXPÉRIENCES ÉTRANGÈRES ET PROJETS QUÉBÉCOIS

UN COMPTE-RENDU PAR PETER SOLAND, ARCHITECTE, M.E.D.

davantage les déplacements. L'élargissement d'autoroutes ou la création de nouvelles artères ne contribuent pas à la réduction de la congestion sur les routes; au contraire, ces aménagements favorisent l'accroissement de la circulation véhiculaire, l'étalement urbain et la demande toujours plus grande de nouvelles voies. Le phénomène est bien documenté depuis quelques années dans les journaux et la théorie se base sur des études sérieuses menées en Angleterre, aux États-Unis et ailleurs. La gestion du transport en milieu urbain passe donc par un changement radical de la culture du génie routier et par des politiques de transport en commun intégrées beaucoup plus coercitives (sur la disponibilité de place de stationnement au centre-ville par exemple). Le démantèlement d'infrastructures autoroutières en milieu urbain où leur enfouissement en sous-sol, comme c'est le cas à Boston, est à l'ordre du jour dans plusieurs grandes villes américaines. Lorsqu'une autoroute à San Francisco fut sérieusement endommagée par le tremblement de terre de 1989 la ville a choisi de ne pas la reconstruire. La ville de New York en a fait de même lorsque la West Side Highway s'est effondrée. On reviendra sur le fait que Montréal se prépare à un chantier autoroutier controversé dans le quartier

Hochelaga-Maisonneuve en bordure du fleuve. Mais, au-delà des exemples de démantèlement d'anciennes emprises autoroutières à Milwaukee ou des succès en transport collectif à Portland, deux remarques plus anodines d'un des conférenciers ont permis de comprendre quelques vérités simples concernant la présence et la requalification de voies autoroutières en milieu urbain.

Peter Park, directeur de la planification à la Ville de Milwaukee a d'abord identifié une logique aberrante des infrastructures autoroutières en milieu urbain : l'autoroute est un aménagement et une dépense lourde qui nie la valeur immobilière des terrains riverains pour ensuite la déprécier.

Les promoteurs et les villes ne font, en fait, que redécouvrir une des valeurs les plus élémentaires de l'espace urbain. Hormis la valeur fonctionnelle et technique de tels aménagements, le percement de rues et la création de places publiques – c'est-à-dire des projets d'embellissement de la ville – ont toujours été compris comme des opérations immobilières avantageuses. Peter Park a ensuite fait part d'un cas de réaménagement d'une voie rapide à Milwaukee qui démontre que l'art urbain ne peut se résumer à un catalogue de formes et de profils «prêts-à-porter». Malheureusement en Amérique du Nord, le design urbain est souvent réduit à ces modèles.

Le travail critique et créatif en art urbain engage une réflexion qui place les aménagements proposés à l'intérieur d'un cadre conceptuel et thématique approprié au contexte spécifique du projet. Une réflexion sur la nature urbaine d'un lieu doit être issue d'une analyse qui englobe une connaissance du milieu spécifique, de ses contraintes et du potentiel qu'il représente, mais aussi d'une connaissance de l'histoire de l'aménagement des villes et des précédents appropriés à l'usage et à l'image du projet en question.

Lors de la deuxième journée du colloque, Bernard St-Denis, professeur à l'École d'architecture de paysage et chercheur à la Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal, a présenté un projet de recherche que son équipe a entrepris pour la Commission de la capitale nationale de Québec et ses partenaires : « Étude de caractérisation et de requalification des paysages d'entrée de la capitale du Québec : le corridor Duplessis ». Ce projet dont la richesse des intentions conceptuelles rejoint les fondements de recherche en art urbain est caractérisé, cependant, par une attention exclusivement portée sur des stratégies de paysage. De l'aveu même de l'étude, la consolidation urbaine du corridor autoroutier Duplessis est limitée par la métaphore des concepts de paysage retenus plutôt que par des stratégies urbaines réellement structurantes.

Cet exemple traduit involontairement une réalité insidieuse de l'aménagement contemporain en milieu urbain qui dépasse la problématique des autoroutes et touche à la consolidation du milieu urbain en géné-

ral et à l'incapacité des pouvoirs publics à structurer, à renforcer et à mettre en valeur les ensembles urbains par un cadre bâti adéquat. Les éléments de paysage et l'art du jardin ont une place de choix dans l'aménagement de la ville, mais ils ont toujours contribué à qualifier et à définir les lieux publics de la ville et non pas à en représenter l'absence.

Un des objectifs moins avoués du colloque – ce dont la table ronde n'a pas manqué de souligner – fut de questionner le projet que le ministère des transports du Québec a déposé pour la rue Notre-Dame dans son prolongement à l'est de la rue Papineau à Montréal. Le ministère propose un profil dont l'aménagement paysager reflète un corridor autoroutier régional et non pas le «boulevard» annoncé et dont les concepteurs empruntent seulement le nom. Le nouvel attrait envers la requalification des voies rapides en milieu urbain – et particulièrement à l'intérieur des centres-villes – promet d'offrir des projets d'aménagement sensibles; cependant, la problématique que soulève le corridor Notre-Dame, notamment dans son passage à travers le quartier Maisonneuve, touche davantage à la nature régionale des métropoles, de leurs villes-satellites et des environnements périurbains.

L'histoire de l'aménagement du territoire, par contre, ne fournit pas d'exemples pertinents dans ce cas-ci. L'avenue plantée qui s'étendait des portes de la ville classique vers la campagne ne trouve plus le paysage pittoresque dans lequel la régularité et l'ordre imposé des arbres offraient une composition puissante et efficace. Le «parkway» américain, cet ancêtre champêtre de la «freeway» où la topographie et les paysages locaux offraient un cadre physique complémentaire au parcours cinétique de l'automobile, ne satisfait plus les exigences de vitesse, de fonctionnalité et de sécurité que le ministère se donne et avec lesquels il classe le réseau routier. Ce que l'on peut affirmer c'est qu'une différenciation entre les environnements urbains et périurbains doit prévaloir. Dans ce cas-ci, le corridor Notre-Dame traverse une structure urbaine qui remonte au début du XIX<sup>e</sup> siècle. L'histoire du quartier Maisonneuve est unique à Montréal et il représente un environnement urbain riche en structures et en significations. Le développement de la Métropole souffrirait irrémédiablement de l'effritement continu d'un quartier si proche de son centre-ville. Les voies régionales continueront à exister en dehors des centres urbains; elles reflètent d'ailleurs un désir collectif de vitesse et de mouvement qui dépasse les besoins associés au transport. Ce que le colloque a pu démontrer c'est que la vitesse de l'automobile et l'environnement que la voiture commande ne satisfont plus le désir d'une vie urbaine que l'on voit renaître en Amérique du Nord. Le colloque a également démontré que le discours axé uniquement sur l'économie du transport est complètement réfractaire aux objectifs et attentes des villes et des citoyens.

nt vos clients,  
coûts de publicité?

nt pour y arriver :

de qualité supérieure  
aires exceptionnelles. <sup>MC</sup>

voir notre catalogue gratuit,

ous au  
1-5847

pieur au  
-5053

P.S. Commandez vos cartes de Noël  
avant le 30 septembre 2000  
et obtenez un rabais de 50%  
sur les frais d'impression de base de votre texte.

## ***L'EXPÉRIENCE DE LA Dudley Street Neighborhood Initiative (DSNI)<sup>1</sup>***

### **1. LA LOCALISATION**

- Dans l'État du Massachusetts, au sud de Boston
- À proximité du Centre-ville
- Le secteur d'intervention de la DSNI se divise en trois zones : le noyau (core area); la seconde zone (secondary zone) et le triangle d'intervention (triangle area)
- Caractéristiques du quartier :
  - Dudley Street est le quartier le plus pauvre de Boston
  - 33 % des gens avaient moins de 18 ans
  - le taux de chômage était de 18%
  - 63% étaient afro-américain ou d'origine latine
  - 22% des résidentEs étaient des propriétaires.

### **2. DES PROBLÈMES DE DESTRUCTURATION ET DE DÉVITALISATION**

Sur le plan de la destructuration

- Le quartier regorgeait de lots vacants, et de carcasses d'autos
- Une zone du quartier était presque un dépotoir à ciel ouvert
- Les citoyenNEs avaient des problèmes de santé
- Il y avait une infestation de vermine
- Les maisons étaient abandonnées et mêmes incendiées
- Les institutions financières, les propriétaires, les spéculateurs et la ville ne souhaitaient plus investir dans le secteur

Sur le plan de la dévitalisation

- Perte de citoyenneté
- Vente de drogue
- Exode des blancs et des mieux nantis
- Problème de communication / barrière linguistique

En bref : le territoire était dans un état lamentable et une action était impérative.

### **3. LE FACTEUR DÉCLENCHEUR**

- La Ville de Boston met sur pied un programme de revitalisation du quartier. Elle souhaite raser les habitations existantes construire des immeubles à logement s'adressant à une clientèle plus aisée.
- La Ville tient peu compte des réalités des résidentEs du quartier

#### 4. LA MOBILISATION

- Les spéculations et les pressions exercées sur le développement ont conduit la communauté à réunir ses efforts dans un premier processus de mobilisation
- La colère s'installe chez les citoyenNEs. Ils sont farouchement opposés au plan de développement proposé par la Ville.
- La Ville reconnaît avoir oublié les citoyenNEs dans le processus
- Processus de conscientisation qui conduit à la création d'un comité de citoyenNEs (1984) avec une sensibilité dans de la représentation (4 ethnies, jeunes, résidentEs, compagnies, développeurs, institutions religieuses, etc). Le comité est formé de 30 personnes.
- Le cycle de mobilisation s'effectue en plusieurs étapes et autour de divers projets

#### 5. LE MANDAT DU COMITÉ

- Encadrer les résidentEs et les organisations afin d'être une force effective de la défense du quartier.
- Assister la communauté à prendre le contrôle des lots vacants dans le quartier.
- Créer un plan de développement aux bénéfices des résidentEs pour éviter le déplacement de la population.

#### 6. LA STRATÉGIE

- Développer un processus de consultation continue
- Développer un agenda de quartier – délimité les zone d'intervention et les priorités
- Faire travailler la Ville, le secteur public et privé sur leur agenda
- Se doter d'un plan directeur élaboré en collaboration avec la DAC International Inc. – ce qui conduit à la notion de *Urban Village*
- Acquérir le droit d'expropriation, le pouvoir de *l' eminent domaine*, sur plus de 30 acres.
- Garder les citoyenNEs impliqués et mobilisés dans le processus
- Découper le territoire en plus de 30 comités de territoire – avec en tête des citoyenNEs
- Fêter chaque petit gain
- Etre un partenaire pro actif dans le plan d'aménagement
- Développer la mobilisation avec une stratégie de marketing. Les gens s'identifiaient au slogan de mobilisation : *Don't dump On'Us ; Take A Stand Own The Land* etc.

## 7. ILLUSTRATION DE PROJETS

- Développement des **logements** adaptés aux besoins des citoyenNEs avec des fonds pour contrer l'exode :
  - *L'Option fund* permet à l'organisme d'acquérir des structures et des unités d'habitation et de les mettre à la disposition des familles ;
  - Le *Rehabilitation Transition fund* permet à des particuliers peu fortunés d'acheter une propriété à revenu ayant des besoins de rénovation ;
  - Le *Turnkey Project* permet aux familles qui sont dans l'impossibilité d'acquérir des logements au prix du marché de devenir propriétaire.
- **Organisation de services offerts aux enfants et aux familles.** Ces services sont adaptés en fonction des réalités et besoins de la population résidente.
- **Renforcement de l'identité et de la diversité raciale, ethnique et culturelle.** Cela signifie adapter les services aux résidentEs. Elle confirme la présence de cette réalité par la création de mosaïque culturelle (murale) dans le quartier.
- Acquisition et aménagement d'**espaces verts et d'équipements récréatifs** via la création d'un comité d'aménagement en tenant compte des besoins et intérêts de la population. Animation de ces espaces. Construction d'un centre communautaire (démolition d'un garage). Aménagement et gestion des serres d'agriculture urbaine
- Renforcement et développement des **compétences personnelles et professionnelles** des résidentEs avec le projet *Earning and Learning*
- **Développement d'activités économiques** dans le quartier. Mise en place d'une instance de développement économique.

## 8. DES FINANCEMENTS VARIÉS

- La fondation Reiley et autres fondations/ La Ville de Boston / L'État / Les financiers en habitation / La Banque coopérative Nationale/ *Linkage program*, etc.

## 9. LES GRANDES ÉTAPES DE DÉVELOPPEMENT

- Prise de conscience et mobilisation 1984- 1988 :
- Mobilisation et planification 1987- 1992 :
- Planification et développement 1990- 1995 :
- Développement et gestion 1994 - :

## 10. LES DÉFIS, LES ENJEUX ET LES PROJETS À VENIR

- Conserver la mobilisation et la dynamique dans le quartier
- Conserver le pouvoir
- S'assurer de toujours travailler avec des intérêts collectifs et être vigilant face aux intérêts particuliers et corporatifs
- Impliquer les nouveaux arrivants dans le quartier
- Garder la préoccupation de l'accessibilité au logement pour les citoyenNEs résidentEs.

## 11. QUELQUES LEÇONS À TIRER...

- Le succès repose sur cinq clés qui ont permis à la DSNI d'initier et d'adapter : **l'information, la compréhension, la consultation, la concertation, la participation.**
- Un organisme de quartier peut convaincre la Ville d'avoir le mandat d'assurer le développement de son quartier.
- Les citoyenNEs ont une force qu'ils ont su exploiter (aussi être tenace) – la représentativité mixte a constitué une force de mobilisation

---

<sup>i</sup> *Synthèse réalisée par la Coopérative de travail Interface*

Basé sur un travail réalisé dans le cadre d'un cours en Études urbaines à l'UQAM en 1999. Les auteurs du texte sont Yan Beaumont, Daniel Champagne, Lyndsay Daudier et Marie Laperrière et sur deux missions d'étude élaborées par Lucie Chagnon.

Renée Martin

**GRU- HM**

Groupe en Recherche Urbaine, Hochelaga-Maisonneuve

6601 Saint Dominique, Montréal Québec, Canada. H2S 3A8

Tel 1(514)274 7161; (514)899 5314 [interse@interscena.com](mailto:interse@interscena.com)

---

Évaluation de la Politique de consultation publique  
en matière d'urbanisme pour les projets  
dérogatoires au plan  
ou règlements d'urbanisme.

---

**Secrétariat de la Commission consultative**

## **La politique de consultation publique**

Nous faisons le constat que le processus de consultation publique en matière d'urbanisme pour les projets dérogatoires mobilise tout les intervenants de la ville de Montréal alors qu'il évacue les vrais enjeux d'une consultation sur l'aménagement urbain et du territoire métropolitain.

Avant d'entreprendre une pareille évaluation publique sur la consultation des projets de nature dérogatoire au plan ou aux règlements d'urbanisme, il nous paraît évident qu'il est nécessaire d'établir, ou pour le moins, de rétablir des processus de consultation à l'échelle des quartiers et de la ville avant même qu'une décision ne soit prise concernant le re-découpage des arrondissements à l'échelle de la ville (projet UNE ÎLE, UNE VILLE, Commission Tremblay, rapport Bernard).

La ville possède un plan d'urbanisme qui date des années 1990 et qui doit être remis à jour ainsi que les Plans Particuliers d'Urbanisme indépendamment du processus dérogatoire. Nous demandons une consultation publique avant et après la révision des plans d'urbanisme et de zonage actuellement en vigueur ce qui réduira le nombre de projets dérogatoires au plan et au règlement d'urbanisme. Il est essentiel de mettre fin aux nombreuses dérogations qu'engendrent le phénomène, communément appelé, Spot-Zoning.

La réalité d'un Centre-Ville international a fait oublier celle du citoyen qui l'habite. À toute fin pratique la consultation publique en aménagement urbain n'existe plus alors que les instances publiques mettent, actuellement en place, celle de la Commission Métropolitaine de Montréal

- loi 134-

Le cas du Centre-Ville de Montréal, à vocation internationale doit être délimité et étudié de façon spécifique .

### **I. Le processus de consultation publique.**

Une avenue possible serait de baser le processus de consultation publique sur celui des tendances en matière de développement urbain et des nouveaux usages qui en découlent. Celle, basée sur les projets, les équipements et les infrastructures évacue l'implication du citoyens de son environnement bâti et compromet le développement durable de l'environnement urbain.

Tout projet qu'il soit intermédiaire ou grand a un impact majeur sur l'aménagement intégré d'un territoire et conforte ou compromet les tendances à court et moyen terme de la qualité de vie des citoyens.

Les exemples montréalais sont nombreux :

Projets à l'échelle du quartier :

Le Rialto, Loblaw's du Plateau, de la gare Jean Talon, d'Ahuntsic, Îlot Huron, Pétro-Canada (Avenue du Parc), le bain Laviolette,...etc...

Grands projets à l'échelle métropolitaine qui ont un impact direct sur un ou plusieurs quartiers :

Le Méga-complexe cinématographique à proximité du Stade Olympique dans Hochelaga- Maisonneuve qui aura un impact direct sur le mode de vie des résidents et plus particulièrement sur celui des jeunes du quartier.

Le Centre de tri Matrex, Condo St Ambroise dans Saint Henri, Le nouveau C.H.U.M.

Infrastructures urbaines et métropolitaines :

Certains terrains et cours d'eau sont de juridiction provinciale ou fédérale tels que :

- voies rapides, réseaux routier, ponts, des ports, des parcs, etc...

Les décisions concernant l'aménagement de ces espaces ont une incidence majeure sur le déplacement des résidents des quartiers.

- Consulter le dossier de la prolongation de la 720 dans l'Est de Montréal, un milieu résidentiel dévasté le long des terrains expropriés pour l'emprise de l'auto-route projeté.

- Faire appel à de nouvelles conceptions de la piste cyclable régionale pour l'arrimage à celles des quartiers traversés, dans l'emprise de la prolongation de la 7200.

- Interdire et démolir les constructions de murs anti-bruit dans la ville.

Re-qualifier les échangeurs des pins, Souigny, Turcotte...etc...

2. Le référendum, mesure préventive .

Quel seront les pouvoirs de la Commission Métropolitaine en matière d'aménagement? De nouveaux mécanismes de consultations et de participations seront et devront être mis en place suite à l'adoption des amendements à la Loi des Cités et des Villes.

Des commissions municipales disparaîtront et se modifieront en fonction du nouveau projet de loi déposé au parlement par la Commission Métropolitaine.. Les impacts de pareils changements sur l'habitat, le commerce local ne sont ni présentés, ni travaillés en collaboration avec les citoyens de Montréal, des villes et des

**Annexe 19** Développement touristique

Carte HOCHELAGA-MAISONNEUVE réalisé par Tourisme Hochelaga-Maisonneuve .

Site internet touristique.

Voir documentation de philippe Coté résident et chercheur de Centre-Sud sur le pôle patrimonial au Pied du Courant

Les portes de l'Est

**Annexe 20** La Commission Tremblay

Participation du GRU HM Texte Renée Martin

La commission Nicolet

Participation du GRU HM Texte Pierre brissé dans Mémoire

municipalités de l'île.

Le référendum doit être rétabli pour toute dérogation au plan et aux règlements d'urbanisme, qu'il soit à l'échelle du quartier, de la ville ou de la métropole.

C'est le seul garant d'une connaissance et d'une participation aux changements.

### 3. La concertation des trois paliers de gouvernement.

Les trois paliers de gouvernement, (municipal, provincial et fédéral) exercent un pouvoir légal sur des parties de territoires de la ville et de la métropole. Leurs plans de développement et d'aménagement doivent s'intégrer à celui, plus global, de Montréal, de l'île et de la métropole.

Un plan d'aménagement urbain instaure une politique d'aménagement globale qui ne peut être conçue sans un arrimage des trois paliers de gouvernement. Quelques grands exemples viennent illustrer ce manque de planification et de gestion : les abords du pont Jacques Cartier, le parc du Mont-Royal, le port de Montréal, ...etc...

La consultation publique doit être envisagée à cette échelle pour croire à un développement durable.

Le développement de projets urbains-métropolitains ayant un impact sur l'ensemble de la population d'une ville voir d'une région est suffisamment important pour qu'elle soit débattue sur la place publique.

C'est pour cela que nous demandons un Ministère de l'Aménagement qui intégrerait celui des transports et de l'environnement principalement.

## Audience Publique locale

### Survoi des principales orientations.

Le plan d'infrastructures routières de la Métropole a été présenté sectoriellement aux résidents de chacun des quartiers de l'est de Montréal: Centre-Sud, Hochélagas - Maisonneuve et Mercier par le Ministère des Transports du Québec. Il s'agit d'entériner le prolongement de l'autoroute Ville-Marie; Une route à huit voies est effectivement une autoroute si on y prévoit deux bretelles de sorties ; À six voies, on peut parler de boulevard urbain avec une voie réservée pour le transport en commun .

Les quartiers concernés par cet aménagement ont actuellement des problématiques très différentes et spécifiques : Le développement économique de Montréal s'est sectorisé:

Le Centre-ville est un Centre International des Affaires: il s'étend jusqu'à la rue Delormier,

Le secteur Est allant de Delormier à Viau prend une vocation mixte, elle conserve sa vocation industrielle tout en développant et favorisant celles des loisirs, des sports, de l'éducation populaire, du commerce de gros et de détail.

Le secteur Ouest de Mercier allant jusqu'à la 25 a les mêmes contraintes que les précédents pour ce qui a trait à l'enclavement des résidents.

Les citoyens ont pris progressivement conscience de l'enjeux que représentait un tel plan. Déplacés par des expropriations le long de la rue Notre-Dame, ils aspirent à revitaliser leurs quartiers pour:

- conserver un patrimoine industriel unique, culturel et institutionnel, en l'ouvrant au public et en l'intégrant au circuit touristique montréalais et régional.
- exploiter la proximité du fleuve,
- rénover et agrandir leur parc de logements en restructurant les îlots jusqu'à la rue Notre-Dame et en conservant leur typologie pour l'intégrer au bâti contemporain.
- recycler les bâtiments industriels et leur affecter une nouvelle vocation. Le passé industriel de l'est doit être exploité pour revitaliser
- redéfinir la vocation des voies de circulation est-ouest et nord-sud
- aménager l'accès et le développement du transport en commun
- Proposer un aménagement paysager qui favorise une appropriation visuelle

du fleuve.

Le développement économique de l'est passe par le développement d'activités propres au secteur qui conservera sa population qui tendra vers un enrichissement de son environnement. Mais avant de l'enrichir

Les consultations publiques peuvent être pro-actives en plus de s'adresser à toute la population des quartiers et de la ville. Tout en permettant aux citoyens et aux groupes d'exprimer leurs besoins en terme de qualité de vie, elles permettent, entre autre, de développer un sentiment d'appartenance; Elles ont été absentes à toute les étapes du processus d'élaboration de ce plan.

Un plan d'aménagement urbain est une projection de l'intégration du plan global de transport aux réalités des quartiers et doit traduire leur développement socio-économique tout en réduisant ou annulant les impacts nuisibles tels que le bruit, la pollution atmosphérique et des terrains et en proposant des solutions qui traduisent la vitalité de leur quartier.

L'alternative du tunnel en prolongement de l'autoroute Ville Marie (720), tout autant que celle d'un démantèlement de ces infrastructures en béton nous donne l'opportunité de projeter, de valoriser, conserver, créer un réseau d'espaces verts relié à la circulation piétonnière, aux pistes cyclables et au transport en commun. Il nous permet de concevoir, au carrefour de ces réseaux, des lieux d'échanges, d'observations et d'activités diverses.

### **Le quartier Hochéлага-Maisonneuve**

L'enclave créée au sud, à l'est et à l'ouest par le port, la gare de triage et la zone industrielle est d'ordre physique.

Les artères est-ouest sont importantes dans la mesure où elles créent des liens de passage et doivent être traitées comme tel.

Celles, nord-sud, donnent accès aux activités portuaires; En alternance d'autres peuvent, de façon ponctuelle et spécifique, donner accès au fleuve.

### **Les voies de circulation**

Les artères est-ouest

- **La rue Notre Dame** garde son statut de boulevard urbain, ou d'artère principale libérant la zone d'emprise projetée (zone expropriée) pour un aménagement urbain intégré à celui du quartier.

Dans la zone expropriée, on favorise le développement résidentiel, de commerce de gros et de détail.

- **La rue Sainte-Catherine** s'intègre au concept d'aménagement de la rue Notre-Dame. Il est possible d'étudier le tracé de la piste cyclable Est-Ouest insérant le circuit patrimonial du quartier
- **La rue Ontario** doit favoriser le développement des commerces de détail en favorisant l'aménagement du site du marché qui a un accès direct sur la rue Ontario et en développant le programme particulier d'urbanisme du quartier Maisonneuve de la ville de Montréal.

La Création d'un Pôle fort au carrefour d'Ontario et Nicolet est recommander pour favoriser une voie piétonnière entre ces deux pôles.

### Les rues nord-sud

À partir des sorties de Métro (ligne Honoré Beaugrand), et tout en tenant compte du développement proposé de deux pôles commerciaux sur la rue Ontario, étudier deux promenades nord-sud intégrant une piste qui rejoindrait la piste cyclable à vocation régionale est-ouest et rejoignant le parc Dézéry et le parc Morgan et Champêtre

### Le patrimoine architectural :

- Le réseau vert et patrimonial (résidentiel, institutionnel et industriel du quartier) doit être inter-relié .
- L'affectation de nouveaux usages aux bâtiments à vocation patrimoniale, doit être étudié au risque de perdre un bout de notre histoire et de notre identité.

### Le milieu communautaire et éducatif:

le pôle projeté sur la rue Ontario à partir duquel on crée un axe nord-sud relie, au nord, le CEGEP Maisonneuve et au sud les équipements communautaires du quartier.

### Le milieu résidentiel :

- Il est nécessaire de définir les limites de hauteur et de densité des secteurs d'habitation en fonction de critères de désign pour protéger les principaux points vue (vue sur le port et le fleuve).
- On recommande la construction de duplex et triplex isolés, jumelés ou contigus et on prolonge la trame urbaine jusqu'à la rue Notre-Dame. On reconstruit, le long de la rue trame d'îlots .
- On privilégie le développement du parc locatif et l'achat de logements (première propriété).

## **Les équipements industriels**

- On favorise la relocalisation des industries lourdes dans le parc industriel.
- On recommande de développement contrôlé d'industries de distribution non polluantes (entreposage fermé et superficie maximale réglementée).
- On établit un partenariat avec le milieu industriel pour le développement du réseau vert du quartier.

### **L'accès au fleuve**

Les quartiers limitrophes : le Centre-Sud

Le secteur du Centre-Sud, jusqu'à la rue Papineau épouse la problématique du centre-ville alors que celui allant de la rue De Lormier à la rue Frontenac rejoint en partie celle d'Hochélag.

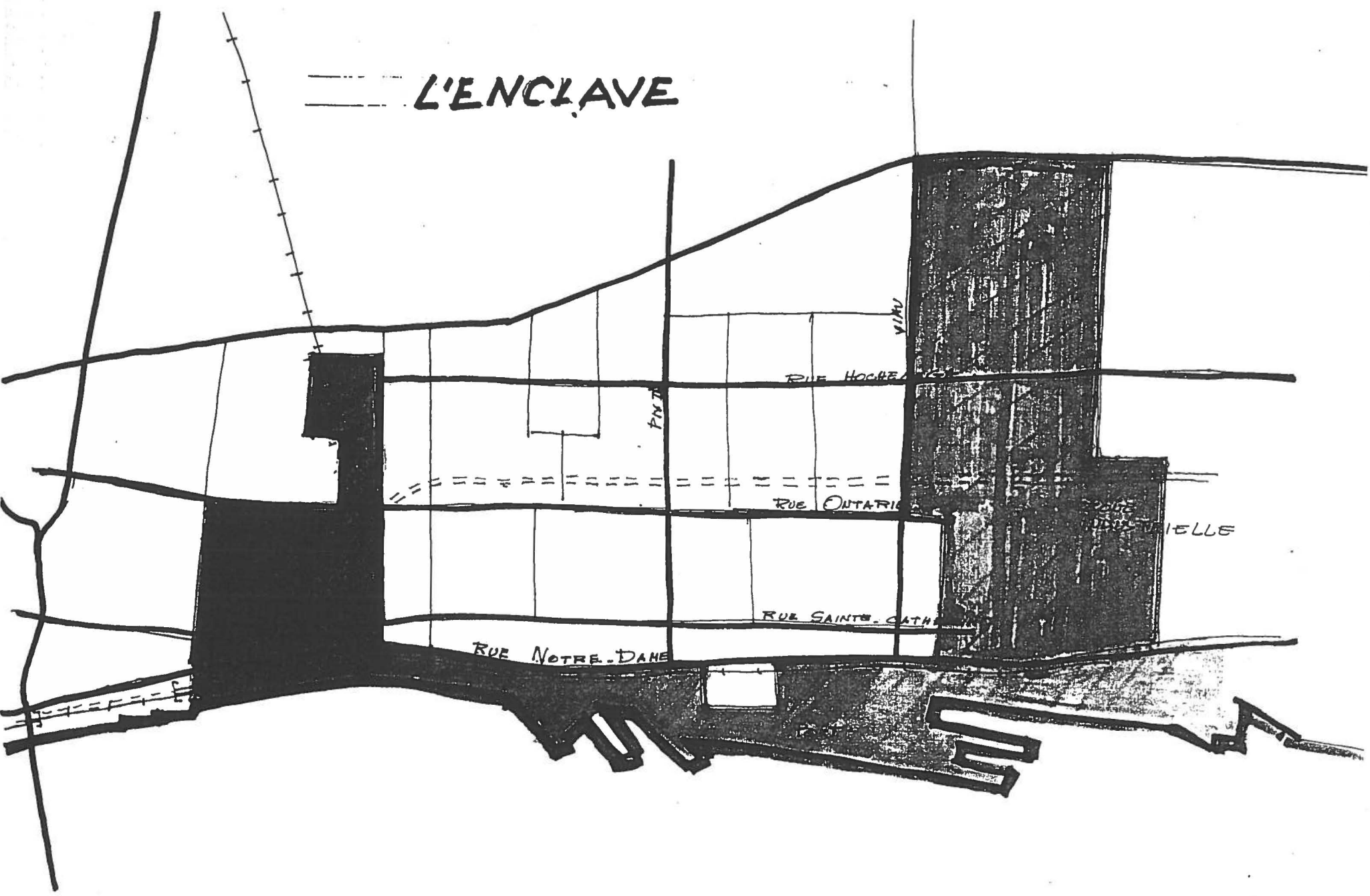
Cependant l'accès au fleuve est possible grâce à l'aménagement du Parc Bellerive dans lequel il est prévu l'installation de gradins mobiles lors des feux d'artifices et d'événements internationaux.

Ce parc doit être relié au réseau d'espaces verts du quartier Hochélag Mésonneuve. Un accès direct au fleuves à moyen terme sera planifié à moyen terme pour les résidents de ce quartier.

Le musée ferroviaire :

Dans le prolongement de la rue Viau, toujours dans le cadre d'un partenariat avec les gestionnaires du Port, il serait possible de mettre en valeur le patrimoine ferroviaire et d'envisager un accès aux rives et une promenade ferroviaire le long du fleuve jusqu'au parc Bellerive.

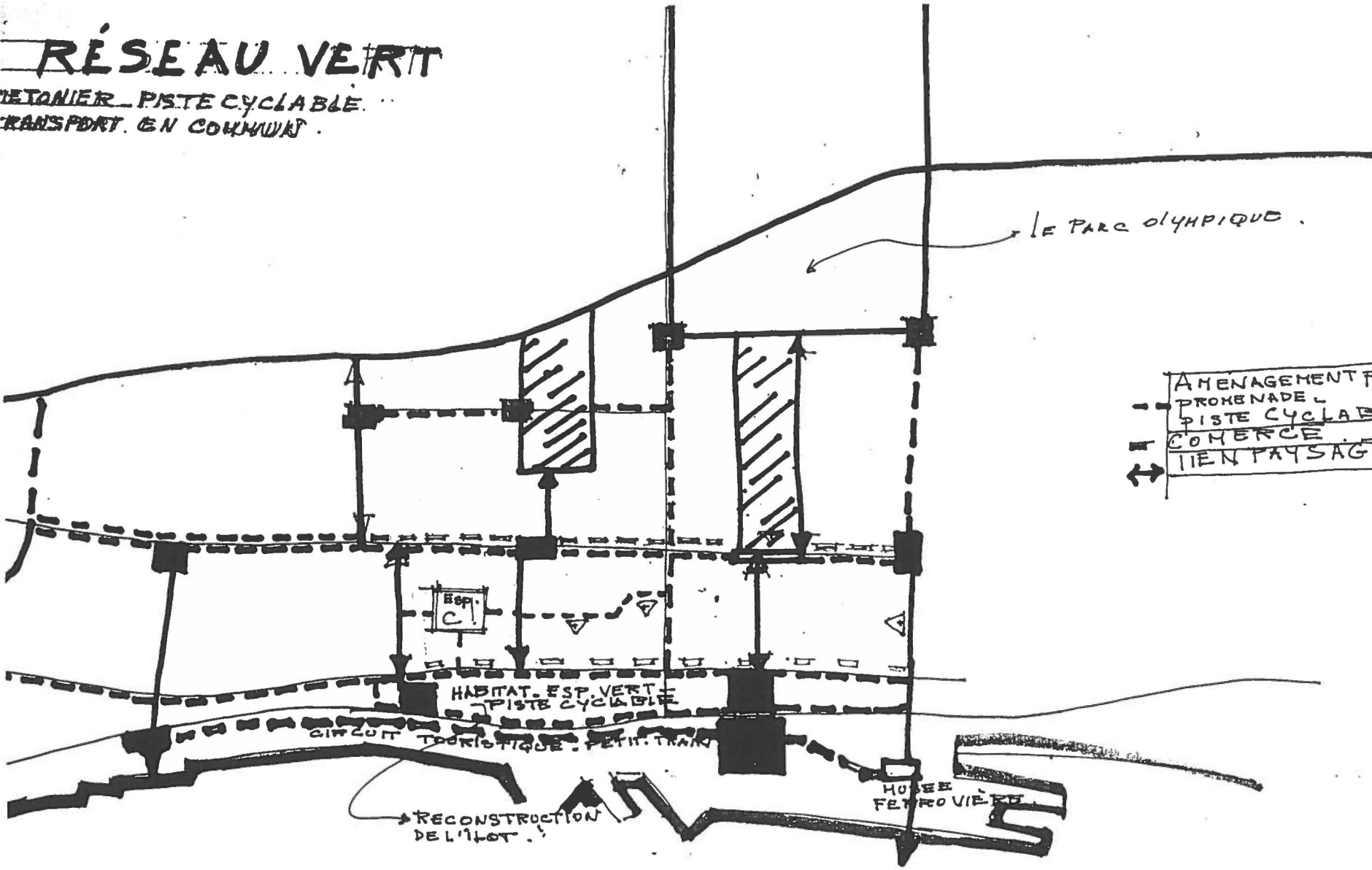
L'ENCLAVE



RENEE MARTIN

# RÉSEAU VERT

ÉTALONNIER - PISTE CYCLABLE  
TRANSPORT EN COMMUN



- AMENAGEMENT PAYSAGER
- PROMENADE
- PISTE CYCLABLE
- COMMERCE
- LIEN PAYSAGER

RENEE MARTIN