



Corporation  
de développement  
de l'Est

## Mémoire

# LA MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME

dans le cadre des  
**Audiences publiques locales**

Mai 2000

présenté par la

Corporation de développement de l'Est

Mandataire du CLD de Montréal dans Mercier/Hochelaga-Maisonneuve

Texte adopté par le conseil d'administration, le 19 avril 2000

## **RÉSUMÉ : LA CDEST FAVORABLE AU PROJET DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC**

La Corporation de développement de l'Est (CDEST), mandataire du CLD de Montréal pour la région administrative Mercier/Hochelaga-Maisonneuve, a pris connaissance du projet de modernisation de la rue Notre-Dame proposé par le ministère des Transports du Québec (MTQ). Suite à une analyse effectuée sous l'angle de l'économie et de l'emploi, conformément à sa mission de soutien au développement local, la CDEST est favorable au projet et privilégie le tracé de l'option CN. La modernisation de la rue Notre-Dame solutionnera un problème de transport et favorisera la rétention et la création d'emplois en raison d'une meilleure desserte du territoire. Le projet aura des effets positifs sur la revitalisation urbaine et les aménagements complémentaires proposés consolideront la fonction récréotouristique. Il apparaît nécessaire que l'intervention projetée soit animée par la recherche d'un développement global et durable pour la communauté. Aussi, bien que le projet permette d'augmenter dans l'ensemble la superficie des espaces verts, la CDEST est d'avis que le MTQ devra déployer toutes les mesures de protection et d'atténuation nécessaires afin de préserver la qualité de vie de la population locale.

# TABLE DES MATIÈRES

<i>RÉSUMÉ : LA CDEST FAVORABLE AU PROJET DU MTQ</i>	2
1. UNE PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT LOCAL	4
1.1 Brève présentation de la CDEST, mandataire du CLD de Montréal	4
1.2 Plan local d'action concertée pour l'économie et l'emploi 1999-2002	5
2. LA MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME :	
D'ABORD UNE SOLUTION À UN PROBLÈME DE TRANSPORT	6
2.1 Un <i>statu quo</i> inacceptable	6
2.2 Amélioration des facteurs de localisation	7
2.3 Des accès pour les activités du Port de Montréal	9
2.4 Circulation et revitalisation dans Hochelaga-Maisonneuve	10
5. DES AMÉNAGEMENTS COMPLÉMENTAIRES STIMULANT LA VOCATION RÉCRÉO-TOURISTIQUE	12
3.1 Consolidation des liens cyclables avec implantation de la "Route verte"	12
3.2 L'unification des parcs Morgan et Champêtre	13
4. LA QUALITÉ DE VIE DE LA POPULATION LOCALE	15
4.1 Réduction d'un déficit en espaces verts	15
4.2 Préserver la qualité de vie	16
5. CONCLUSION	
LA MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME : UNE "VOIE" DE DÉVELOPPEMENT LOCAL	17
<i>ANNEXE</i>	18

# 1. UNE PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT LOCAL

## 1.1 Brève présentation de la CDEST, mandataire du CLD de Montréal

Les origines de la Corporation de développement de l'Est (CDEST) remontent à 1985 alors que des acteurs d'Hochelaga-Maisonneuve joignaient leurs efforts pour combattre la dégradation socio-économique de ce quartier populaire de Montréal. L'initiative devait donner naissance au Programme Action Revitalisation Hochelaga-Maisonneuve (PAR H-M) qui couvrait aussi l'Est de Montréal. En 1990, la CDEST concentrait son intervention dans Mercier/Hochelaga-Maisonneuve et se donnait pour mission de soutenir la revitalisation économique et sociale de cette région administrative de la ville de Montréal. En 1998, l'expertise et le savoir-faire de la Corporation en matière de développement local étaient reconnus par le fait qu'elle se voyait confier par le gouvernement du Québec les mandats du Centre local de développement (CLD) de Montréal sur son territoire d'intervention.

La vision du développement local véhiculée par la CDEST et à laquelle adhèrent ses membres s'exprime à travers sept énoncés : 1) le refus de l'exclusion et de la pauvreté ; 2) un carrefour de différents courants de développement ; 3) un développement global et durable ; 4) une assise territoriale locale ; 5) l'"empowerment" des individus et de la communauté locale, la concertation, le partenariat et la valorisation de l'entrepreneuriat comme axes d'interventions stratégiques; 6) un pouvoir de décision local; et 7) l'État, comme acteur indispensable. Adoptés en 1998 (cf. annexe), ces énoncés balisent les actions de la CDEST qui portent pour l'essentiel sur la problématique locale de l'économie et de l'emploi. Aussi, c'est avant tout sous cet angle qu'a été analysée la proposition de modernisation de la rue Notre-Dame du MTQ.

## 1.2 Plan local d'action concertée pour l'économie et l'emploi 1999-2002

Dans le cadre de la *Politique de soutien au développement local et régional* adoptée par le gouvernement du Québec en 1997, les différentes corporations de développement économique communautaire (CDÉC) œuvrant dans la ville de Montréal se sont vu confier les mandats de CLD sur leur territoire respectif. Dans ce contexte de décentralisation, la CDEST a eu la responsabilité d'élaborer, en concertation avec sa communauté, le *Plan local d'action concertée pour l'économie et l'emploi (PLACÉE)* de Mercier/Hochelaga-Maisonneuve pour une période de trois ans, soit de 1999 à 2002. À partir d'un diagnostic de la réalité socio-économique, le PLACÉE définit des priorités d'intervention, des objectifs et des stratégies d'action qui rallient le module Emploi-Québec du Centre local d'emploi, les ressources communautaires en employabilité et les intervenants socio-économiques du Comité des partenaires locaux.

Le PLACÉE s'organise autour de deux grands volets : l'économie et l'intégration de la main-d'œuvre. Parmi les quatre axes d'intervention du volet économie, il est prévu de "*favoriser la consolidation de projets structurants et l'émergence d'activités nouvelles dans les secteurs qui présentent un potentiel de développement et de création d'emplois*" (PLACÉE, p. 90). À cet égard, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame concourt directement à l'atteinte de ces objectifs car il s'accorde aux stratégies retenues; à savoir le soutien aux projets liés à la revitalisation urbaine du territoire, la planification de la revitalisation des artères commerciales, la valorisation du potentiel foncier immobilier favorisant l'implantation de nouvelles entreprises et, enfin, le développement cohérent du secteur récréotouristique.

## 2. LA MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME : D'ABORD UNE SOLUTION À UN PROBLÈME DE TRANSPORT

### 2.1 Un *statu quo* inacceptable

Les démolitions massives effectuées il y a une trentaine d'années dans la partie sud du quartier Hochelaga-Maisonneuve en vue du prolongement de l'autoroute Ville-Marie ont laissé une longue cicatrice dans le tissu urbain ainsi qu'une véritable blessure au sein de la communauté locale. Depuis cette intervention malheureuse inspirée d'une pratique étatique qu'on souhaite révolue, la population et les intervenants locaux font preuve de vigilance face à toute question relative à l'aménagement urbain.

Trois décennies après les démolitions, il existe au sein de la communauté locale un large consensus sur le caractère inacceptable de la situation actuelle de la rue Notre-Dame. En fait, la solution temporaire mise de l'avant au début des années 1970 a toujours été inadéquate en termes de transport et d'urbanisme. C'est pourquoi, après trente ans d'hésitations, il est nécessaire de réaliser les travaux de raccordement des autoroutes 720 et 25 tout en respectant l'histoire industrielle et sociale du territoire visé et la qualité de vie de la population qui l'habite. Le projet est d'autant plus pertinent que l'actuelle proposition du MTQ apparaît répondre de manière satisfaisante aux demandes de la communauté locale déjà exprimées lors d'audiences publiques locales tenues en 1983.

Le projet de modernisation du MTQ prévoit deux variantes ou options de tracé pour relier les tronçons Souigny et Notre-Dame : l'option empruntant l'emprise des voies ferrées du CN près de la rue Vimont et l'option passant par la rue Dickson plus à l'est. Dans l'état actuel de conception du projet, il semble que l'option Dickson puisse avoir des impacts négatifs sur les installations des entreprises localisées le long de cette artère. En effet, les nouvelles voies de service sur Dickson et les bretelles d'accès reliant le tronçon existant de la rue Notre-Dame à quatre voies à la nouvelle artère à six

voies exigeront des expropriations dans ce secteur. De plus, les terrains traversés ne se prêtent pas très bien à l'aménagement d'infrastructures cyclables dans un environnement de qualité compatible avec la fonction récréative. D'ailleurs, la proposition ne prévoit pas la réalisation d'un parc linéaire pour cette variante du tracé.

L'option de tracé utilisant l'emprise des voies ferrées du CN apparaît préférable à différents égards. D'abord, cette variante permettrait une meilleure desserte locale, en particulier vers la rue Dickson et le boulevard de l'Assomption, et offrirait un lien d'accès direct au port de Montréal. Ensuite, une desserte locale améliorée favoriserait la mise en valeur des terrains à vocation industrielle et commerciale du secteur. De plus, cette alternative du tracé prévoit la réalisation d'aménagements complémentaires (parc linéaire et piste cyclable) dans un environnement qui s'accorde mieux à la fonction récréative.

## 2.2 Amélioration des facteurs de localisation

D'une manière générale, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, avec le raccordement des autoroutes 720 et 25, demeure avant tout une réponse à un problème de transport. Sur le territoire de Mercier/Hochelaga-Maisonneuve, le projet proposé par le MTQ aura des effets positifs sur les facteurs de localisation des activités industrielles et commerciales. En effet, on doit s'attendre à ce que de meilleures conditions de circulation routière pour le transport des marchandises et le déplacement des personnes contribuent à hausser l'attrait des terrains vacants ou sous-utilisés qui présentent actuellement un potentiel de développement. Ainsi, pour le Centre d'affaires Dickson, ce sont 5 millions de pieds carrés, dont 3 millions non construits, qui peuvent être valorisés. Dans le parc industriel Moreau et l'aire de Rouen plus à l'est, la superficie totale disponible est de 500 000 pieds carrés.

La situation stratégique de terrains capables d'accueillir des activités industrielles et commerciales, en particulier à proximité de l'autoroute 25, permet de croire que

l'aménagement d'accès directs à un réseau routier supérieur gagnant en fluidité pourrait se traduire par l'implantation d'entreprises génératrices d'emplois. À cet égard, le projet de Montréal International visant à créer un véritable "Centre de distribution et de logistique" avec des installations notamment dans Montréal-Est témoigne de l'intérêt que peuvent représenter des terrains accessibles se situant à proximité d'un réseau de transport routier adéquat. De plus, l'amélioration des facteurs de localisation provoquée par la réalisation du projet de modernisation de la rue Notre-Dame profitera également aux entreprises existantes. Cette situation favorable encouragera non seulement la rétention de ces entreprises sur le territoire de Mercier/Hochelaga-Maisonneuve, mais pourrait également stimuler leur développement et donc le maintien et la création d'emplois chez celles-ci.

Par ailleurs, les travaux d'amélioration des infrastructures routières serviront le développement de la fonction divertissement annoncée pour le Parc olympique. En effet, ce pôle majeur d'attraction verra son accessibilité accrue, notamment en raison du prolongement du boulevard de l'Assomption avec son raccordement au réseau routier supérieur. L'amélioration de l'accès routier, en particulier par l'autoroute 25, ne peut qu'aider la réalisation des différents projets envisagés dans le Parc olympique. Ces initiatives de développement se traduiront par la création d'emplois, notamment pour les jeunes, dans le secteur des services. Cette diversification des attraits dans ce pôle d'activités aura également des retombées dans le reste d'Hochelaga-Maisonneuve en raison de la proximité d'une offre récréotouristique et culturelle de quartier en mesure de rejoindre la clientèle du Parc olympique.

## 2.3 Des accès pour les activités du port de Montréal

Reposant traditionnellement sur le couple navire/rail, la fonction portuaire a été modifiée avec l'importance prise par la "conteneurisation" comme support facilitant la rupture de charge entre le transport maritime et le transport terrestre. Cette évolution technique

s'est traduite par une véritable explosion du camionnage qui a pour conséquence de changer profondément les besoins du port à l'égard des infrastructures routières.

Actuellement, la rue Notre-Dame et les accès au port répondent de plus en plus difficilement aux exigences du transport routier en continuelle croissance dans une structure industrielle et commerciale qui tend à réduire l'entreposage des marchandises à la faveur d'une production et d'une livraison orientée vers le "juste à temps". Les aménagements proposés par le MTQ amélioreront la desserte du port. Dans ce cas aussi, la variante de tracé utilisant l'emprise des voies du CN a l'avantage de donner un accès direct à la zone portuaire dans le prolongement de la voie de raccordement entre les tronçons Souigny et Notre-Dame. Cette solution permettra aussi une plus grande utilisation du réseau intérieur du port de Montréal, de mieux canaliser les camions vers le réseau autoroutier et donc de réduire la circulation sur le réseau local.

Dans une perspective plus symbolique, le fait que le port soit étroitement associé à l'histoire industrielle de l'Est de Montréal pourrait être pris en compte par le projet. À cet égard, les réflexions de l'historien de l'architecture, Luc Noppen, invitant à "magnifier le port comme institution emblématique de la métropole" (tiré de *Le couloir de la rue Notre-Dame Est. Morphogénèse du paysage/potentiel historique*, 1999) méritent d'être examinées. Ainsi, les travaux d'aménagement dans le tronçon de la rue Notre-Dame seraient une occasion de faire œuvre d'histoire, notamment "par une mise en scène renforcée de l'activité industrielle et portuaire". Selon cette approche, le rôle historique de la fonction portuaire dont témoigne la "paroi" sud du futur boulevard Ville-Marie pourrait être valorisé au plan visuel, notamment par l'illumination des bâtiments.

## 2.4 Circulation et revitalisation dans Hochelaga-Maisonneuve

Au-delà de la problématique régionale de transport dans lequel s'inscrit le nécessaire raccordement des autoroutes 720 et 25, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame doit également être vu comme une intervention majeure en milieu urbain. Pour le

quartier Hochelaga-Maisonneuve, il est heureux que le projet soit conçu comme un boulevard urbain plutôt que comme une autoroute. Ainsi, les nouvelles infrastructures signifieront des accès plus nombreux et donc une meilleure intégration du quartier au reste de l'agglomération montréalaise, ce que permettrait dans une moindre mesure une autoroute dont les exigences techniques et les normes de sécurité servent plus le transit que la desserte locale. Dans ces conditions, le projet apparaît pouvoir contribuer aux efforts de revitalisation du quartier.

À court terme, une accessibilité accrue dans la portion sud du quartier Hochelaga-Maisonneuve stimulerait l'achalandage des commerces. Ainsi, en raison de sa proximité avec la future infrastructure de transport, cette partie de la rue Sainte-Catherine est susceptible de retirer des avantages de l'amélioration de la circulation dans la perspective d'une vocation commerciale spécialisée s'adressant à un marché supra-local, voire régional.

À moyen terme, une meilleure liaison du quartier Hochelaga-Maisonneuve avec le reste du réseau routier montréalais apparaît pouvoir contribuer à l'attrait de celui-ci par un effet de synergie avec les différents efforts et initiatives de revitalisation qui y sont déployés localement depuis quelques années. Aussi, parce qu'il touche directement un quartier central de Montréal, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame est un atout supplémentaire favorisant à la fois un accroissement de la population et une diversification de sa composition socio-économique. Ainsi, l'établissement de ménages actifs contribuera à une plus grande mixité de la population, augmentera le ratio de propriétaires occupants, stimulera la rénovation urbaine et générera de l'achalandage dans les commerces locaux.

En raison de son ampleur et de ses impacts positifs concrets, la réalisation du projet mis de l'avant par le MTQ pourrait également avoir un impact sur la perception à l'égard du quartier Hochelaga-Maisonneuve. Les améliorations au réseau de transport peuvent contribuer à changer l'image trop souvent négative que projette le quartier dans la région de Montréal. Moins palpable et mesurable, cette dimension n'est pas pour autant négligeable car elle est reconnue comme une variable dont il faut tenir compte dans le

succès des initiatives de revitalisation. Une amélioration de l'image du quartier est susceptible de réduire des "distances perceptuelles" et, en quelque sorte, d'abattre des barrières psychologiques que les seules infrastructures de transport ne permettent pas toujours de franchir.

### 3. DES AMÉNAGEMENTS COMPLÉMENTAIRES STIMULANT LA VOCATION RÉCRÉOTOURISTIQUE

Parmi les avenues de développement local identifiées par les intervenants préoccupés par l'état de l'économie et de l'emploi dans la région administrative Mercier/Hochelaga-Maisonneuve, le récréotourisme occupe une place significative. Le soutien à ce secteur d'activité fait d'ailleurs partie des axes d'intervention et des stratégies de développement retenues dans le PLACÉE 1999-2002. Dans cette perspective, les aménagements complémentaires prévus dans la proposition de modernisation de la rue Notre-Dame, en particulier la réalisation de liens cyclables en site propre reliés au reste des réseaux régional et local, tout comme la réunion des parcs Morgan et Champêtre, contribueront à la consolidation de la vocation récréotouristique comme activité structurante pour la communauté locale.

#### 3.1 Consolidation des liens cyclables avec implantation de la "Route verte"

Force est de constater que les aménagements cyclables de Mercier/Hochelaga-Maisonneuve le long de l'actuelle rue Notre-Dame sont de qualité très inégale. Si le tronçon s'étendant entre les rues Moreau et Viau présente les caractéristiques d'une véritable piste cyclable, celui entre la rue Viau et le parc de la Promenade Bellerive est inadéquat, bruyant et dangereux par endroits. Aussi, les propositions d'aménagements cyclables associées au projet de modernisation de la rue Notre-Dame amélioreront sensiblement la situation actuelle, en particulier si le tracé de l'option CN prévoyant un parc linéaire est retenu (l'option Dickson se prête peu à la fonction récréative). De plus, les nouveaux aménagements cyclables comprenant la réalisation d'une halte dans l'ancienne tonnellerie sur la rue Notre-Dame (face à Sucre Lantic), favoriseront leur désignation comme itinéraire de la "Route verte". Ces réalisations feront de Mercier/

Hochelaga-Maisonneuve une véritable porte d'entrée cyclable de Montréal pour ce réseau pan-qubécois actuellement en voie de concrétisation.

Les cyclistes constituent une clientèle sensible au type d'offre récréotouristique actuellement développée sur le territoire et qui mise sur la culture et la valorisation et l'animation du patrimoine urbain. Aussi, le nouveau lien cyclable devra être bien intégré au réseau local et comporter une signalisation adéquate facilitant la fréquentation des différents attraits. Une nécessaire concertation avec la Ville de Montréal devrait encourager la circulation cycliste dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve, notamment vers la place du Marché Maisonneuve où est situé le bureau d'information touristique, et permettre aussi de rejoindre les secteurs riverains du fleuve, en particulier le parc de la Promenade Bellerive.

Compte tenu de son apport indéniable au développement local dans une perspective récréotouristique, la réalisation de la composante cyclable du projet du MTQ devrait être l'occasion d'augmenter la qualité et la sécurité des aménagements, surtout dans la perspective d'une augmentation de la fréquentation. À cet égard, il serait souhaitable de s'inspirer des solutions techniques retenues le long du canal Lachine (comme des passages souterrains) pour éliminer, autant que faire se peut, les traverses de rues comme c'est le cas actuellement pour la piste cyclable longeant la rue Notre-Dame.

### 3.2 L'unification des parcs Morgan et Champêtre

L'unification des parcs Morgan et Champêtre contenue dans le projet de modernisation de la rue Notre-Dame constitue une demande traditionnelle de la communauté du quartier Hochelaga-Maisonneuve. Les aménagements esquissés dans la proposition du MTQ offriront une véritable solution de continuité pour l'axe récréotouristique qui s'organise actuellement à partir de la Place du Marché. Cet axe, qui est déjà appelé à se structurer avec les interventions annoncées par la Ville de Montréal dans son *Plan particulier d'urbanisme du secteur Maisonneuve*, verra ici son potentiel se réaliser

pleinement. En effet, le franchissement de la “barrière” que constitue aujourd’hui la rue Notre-Dame rendra possible l’ouverture d’une véritable fenêtre sur le fleuve et donc la création d’un pôle attractif dans le sud du quartier.

Dans son état actuel d’élaboration, le projet de réunification des parcs Morgan et Champêtre suppose la mise en place de remblais de part et d’autre de la rue Notre-Dame. Apparemment, cette façon de faire risque de masquer une partie de la caserne Létourneux. En dépit des contraintes techniques, le projet d’encaissement du futur boulevard Ville-Marie et de réunification des parcs devrait examiner toutes les solutions capables de préserver l’intégrité de ce bâtiment ayant une valeur patrimoniale reconnue.

Par ailleurs, la réunification des parcs Morgan et Champêtre exigera, encore ici, une concertation des différents intervenants, en particulier avec la Ville de Montréal, pour planifier et organiser une cohabitation harmonieuse dans le parc Champêtre des fonctions sportives et récréotouristiques, surtout si l’idée d’édifier un belvédère d’observation et d’interprétation du fleuve et des activités portuaires se concrétise.

## 4. LA QUALITÉ DE VIE DE LA POPULATION LOCALE

Bien que la mission de soutien au développement local de la CDEST conduise à envisager le projet de modernisation de la rue Notre-Dame d'abord sous l'angle de l'économie et de l'emploi, la Corporation demeure sensible aux effets de cette intervention majeure en milieu urbain sur la qualité de vie de la population locale. C'est pourquoi les indéniables avantages du projet sur le plan de l'économie et de l'emploi ne peuvent être les seules considérations à retenir dans l'analyse de la proposition du ministère des Transports.

### 4.1 Réduction d'un déficit en espaces verts

Les aménagements complémentaires du projet viendront améliorer l'actuel réseau vert du territoire traversé par la nouvelle voie de circulation, surtout si le tracé retenu emprunte l'emprise des voies ferrées (option CN). Le réaménagement des parcs existants (Dézéry, Morgan et Champêtre) en bordure du tronçon Notre-Dame et la création d'un parc linéaire entre Notre-Dame et Souigny (avec son rattachement au parc Saint-Clément dans le cas de la variante CN du tracé), contribueront à réduire l'actuel déficit local en espaces verts. Ces aménagements établiront un lien de communication pédestre et cyclable entre les quartiers Hochelaga-Maisonneuve et Mercier. Cette solution de continuité amènera une véritable intégration au réseau vert existant, en particulier avec le parc de la Promenade Bellerive et même les îles de Boucherville.

## 4.2 Préserver la qualité de vie

La CDEST ne possède pas l'expertise nécessaire dans le domaine de la santé publique pour évaluer et anticiper les conséquences des aménagements de transport proposés sur la population locale, en particulier pour les résidants des zones contiguës aux rues Notre-Dame et Vimont (dans l'hypothèse d'un tracé selon l'option CN). Toutefois, il apparaît indispensable que le MTQ cherche à minimiser les nuisances (bruits, vibrations, poussières, etc.) associées au passage en milieu urbain d'une infrastructure de transport comme celle proposée. Par conséquent, la conception finale du projet devrait intégrer les mesures d'atténuation et de protection efficaces non seulement sur le site même des aménagements, mais aussi dans les zones d'habitations (programme d'isolation et de fenestration des bâtiments par exemple) quand cela s'avérera nécessaire. Finalement, la planification et l'exécution des travaux devront porter une attention particulière aux résidants et aux commerçants du sud du quartier Hochelaga-Maisonneuve, notamment sur la rue Sainte-Catherine Est.

## 5. CONCLUSION : LA MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME - UNE "VOIE" DE DÉVELOPPEMENT LOCAL

Après plus de 30 ans d'un *statu quo* de plus en plus inacceptable, la modernisation de la rue Notre-Dame proposée par le MTQ est un projet majeur d'intervention en milieu urbain qui contribuera au développement local de la région administrative Mercier/Hochelaga-Maisonneuve. En effet, le projet est porteur d'améliorations concrètes qui vont au-delà de la seule question de transport.

L'accessibilité routière accrue pour les fonctions industrielle, commerciale et portuaire, tout comme les aménagements complémentaires favorables au développement du secteur récréotouristique stimuleront l'économie locale et aura un impact sur l'amélioration du niveau de vie. La bonification du réseau pédestre et cyclable tout comme l'augmentation de la superficie en espaces verts bordant la nouvelle infrastructure routière et une intégration aux parcs existants signifie une amélioration du cadre de vie. Enfin, la synergie entre les effets d'accessibilité, de création et de rétention d'emplois, de revitalisation urbaine et de plus grande mixité au sein de la population produiront une amélioration du milieu de vie.

Par ses différents aspects, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame proposé par le MTQ concourra au développement global et durable de Mercier/ Hochelaga-Maisonneuve. C'est pourquoi la CDEST souhaite qu'il soit réalisé dès que possible. ■

## ANNEXE

Une vision commune du développement local :  
faire les choses autrement

Les sept énoncés

Adopté par le Conseil d'administration de la CDEST en janvier 1998

Version finale, juillet 1998

## UNE VISION COMMUNE DE DÉVELOPPEMENT LOCAL : FAIRE LES CHOSES AUTREMENT

### Les sept énoncés

*Pour faire suite à la volonté des membres de la Corporation de développement de l'Est (CDEST), exprimée lors de l'assemblée générale spéciale du 17 novembre 1997, de doter la Corporation d'une vision du développement local partagée par l'ensemble des collègues, le conseil d'administration présente à ses membres les propositions qui suivent. Ces propositions établissent les grands principes sur lesquels s'appuie l'intervention de la CDEST et qu'elle entend traduire, entre autres, dans le Plan local d'action concertée pour l'emploi.*

#### 1. REFUS DE L'EXCLUSION ET DE LA PAUVRETÉ

Depuis sa fondation, la CDEST s'inscrit de plain-pied dans le mouvement de développement local qui prend de l'ampleur au Québec, et ce depuis plus d'une vingtaine d'années.

Elle affirme d'emblée que le refus de l'exclusion et de la pauvreté, comme système, est un des fondements de son intervention et conséquemment elle privilégie une vision de l'économie qui tente de lier les impératifs de croissance à la satisfaction et à la promotion des besoins fondamentaux - matériels et culturels - des individus qui composent la communauté qu'elle dessert.

#### 2. UN CARREFOUR DE TROIS COURANTS DE DÉVELOPPEMENT

La CDEST se situe comme un carrefour traversé par les trois grands courants qui animent le mouvement de développement local: le courant néolibéral, le courant socio-institutionnel et le courant socio-communautaire.

Conformément à sa vision de l'économie, elle reconnaît les nécessités de la croissance mais elle tente d'en orienter les finalités en fonction de la satisfaction des besoins des personnes.

De façon générale, elle priorise les initiatives - qu'elles soient communautaires, publiques, ou privées - qui ont des incidences sur la création d'emplois et l'intégration en emploi comme moyens privilégiés d'éliminer la pauvreté et l'exclusion.

Également, elle travaille à soutenir ou à actualiser d'autres voies de développement, dans divers secteurs d'activités, qui intègrent des préoccupations d'ordre social, culturel et environnemental, en assurant la participation et la valorisation pleine et entière des acteurs socio-économiques et des résidents de son territoire.

### **3. UN DÉVELOPPEMENT GLOBAL ET DURABLE**

La Corporation préconise une approche de développement qui intègre les dimensions économiques, sociales et culturelles avec l'objectif de créer, de façon durable, un environnement physique, socioculturel et économique favorisant le bien-être et l'épanouissement des individus.

Pour ce faire, elle peut agir de diverses manières:

- ◆ en offrant des services aux entreprises, en soutenant l'entrepreneuriat social et privé et en œuvrant au niveau de l'intégration en emploi;
- ◆ en participant aux instances de concertation qui contribuent à maximiser les activités, les ressources et les outils de développement socio-économiques sur le territoire, avec le souci d'assurer une plus grande cohésion des interventions;
- ◆ en actualisant des projets de recherche et de développement qui permettent de saisir les opportunités et de répondre aux besoins de la population;
- ◆ en intervenant auprès des instances politiques, publiques et privées, seule ou avec ses partenaires, afin que les besoins des principaux acteurs socio-économiques et de la population du territoire soient pris en compte.

### **4. UNE ASSISE TERRITORIALE**

Conformément au mandat qui lui a été confié et aux termes de la mission que ses membres ont adoptée, la CDEST intervient dans l'arrondissement Mercier/Hochelaga-Maisonneuve.

Son action tient compte des particularités de chacun des quartiers de son territoire et des spécificités propres à la grande région Est de Montréal. Elle collabore étroitement avec les autres corporations de développement local sur le territoire montréalais.

Enfin, elle participe, directement ou indirectement, aux diverses instances d'orientation et d'harmonisation du développement aux niveaux supralocal, municipal et régional.

### **5. TROIS GRANDS AXES D'INTERVENTION STRATÉGIQUES**

L'action de la CDEST se développe à partir de trois grands axes d'intervention stratégique: l'empowerment des individus et de la communauté du territoire, la concertation et le partenariat des principaux acteurs

socio-économiques tant de l'arrondissement que de la région montréalaise et, enfin, la valorisation de l'entreprise ainsi que de l'entrepreneursip privé et social.

## **6. UN POUVOIR DE DÉCISION LOCAL**

Dans le contexte de la décentralisation, la Corporation de développement de l'Est conserve sa mission de revitalisation économique et sociale. Elle conçoit donc que la planification du développement sur son territoire doit refléter la globalité de cette mission, s'appuyer sur les consensus locaux et renforcer toutes les composantes du dynamisme local.

De plus, la Corporation estime que les acteurs socio-économiques de son territoire, dont les exclus, doivent exercer un pouvoir réel sur la définition et le choix des priorités retenues en matière de développement socio-économique et d'emploi.

Ce pouvoir s'exerce par le biais du Conseil d'administration de la CDEST, détenant le mandat de la communauté.

## **7. L'ÉTAT, UN ACTEUR INDISPENSABLE**

La CDEST considère que l'État doit jouer un rôle d'arbitre entre les différents intérêts socio-économiques et de redistribution de la richesse afin d'éviter la consolidation d'une société à deux vitesses.