

Jean Rouleau – Intervenant de quartier et acteur de développement local.

Je suis impliqué dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve depuis 1978 et ce à différents titres.

J'ai surtout œuvré au sein du mouvement communautaire en habitation :

- Président-fondateur de la coop d'habitation Coinso (coin de la solidarité ouvrière)
- Représentant des coops au CA des Services à l'Habitation Hochelaga-Maisonneuve (notre groupe de ressources techniques)
- Mise en place d'un projet d'Inter-Coop
- Président des SHHM en '82 et '83
- Mise en place d'un fonds consolidé des placements des coopératives locales
- Président du CA de la fondation Promotion de la Famille Ouvrière Marie-Valérie
- Administrateur de la Société d'habitation populaire de l'Est de Montréal
- Coordonnateur du Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve
- Leader local d'un projet de revitalisation urbaine et sociale du quartier HM

Je suis détenteur d'un baccalauréat en biologie (option écologie) puis d'une maîtrise en biologie.

Ces diverses compétences m'ont permis de postuler au CLSC Hochelaga-Maisonneuve où je suis organisateur communautaire depuis 1988. Dans ce poste je travaille principalement sur des dossiers qui touchent à l'habitation et à l'aménagement urbain. Je suis donc associé au travail du Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve depuis '88.

L'évolution de la vision locale sur le dossier de la rue Notre-Dame

On pourrait résumer la transformation de la pensée du milieu en la décortiquant en quatre étapes majeures.

Début des années '70: Le gouvernement a un projet de construire une autoroute est-ouest qui nécessite l'expropriation et la démolition de 1200 logements. La population est très majoritairement affectée par cette façon de faire, mais les mobilisations locales ne réussissent pas à freiner le développement prévu. Le projet ne se réalisera pas après les démolitions.

1983: Le gouvernement revient à la charge en forçant un projet d'autoroute qui prévoit une emprise maximale et des échangeurs monstrueux. De l'avis de ses citoyens, ce projet aura pour effet de dévisager complètement le quartier. Il y a à nouveau une mobilisation de la population par le biais d'une consultation publique populaire organisée par le Collectif en aménagement urbain. Un

moratoire est obtenu pour stopper le développement de l'autoroute Ville-Marie. Des mesures sont prises pour amoindrir l'image du désastre: des HLM et des coops sont construits en tête des îlots restants, un talus que l'on disait anti-bruit est aménagé, un piste cyclable est construite puis on sème du gazon sur les terrains excédentaires.

En 1989: Nous participons à une commission parlementaire sur le dossier du boulevard Notre-Dame. Nous avons présenté un document qui recommandait que l'aménagement d'un boulevard urbain avec un terre-plein central qui servirait à améliorer la sécurité et à mieux gérer les virages à gauche. C'était une solution de compromis qui était envisagée parce qu'il n'y avait pas de véritable projet d'infrastructure routière sur la table.

Depuis 1998: le MTQ revient à la charge avec la possibilité d'un investissement majeur pour régler les problèmes de transport dans l'Est de Montréal. Le promoteur comprend que la réalité a changé, il se doit d'impliquer les communautés locales dans le développement de sa proposition. Le Collectif est interpellé et fait part des revendications qui sont toujours portées par le milieu. Une mobilisation s'organise à nouveau et s'élargit cette fois à l'ensemble de l'Est de Montréal. Cette démarche qui dure depuis plus de deux ans maintenant a permis d'informer et de consulter largement la population sur le projet. De façon exemplaire elle a permis d'associer un milieu organisé à la conception d'un projet d'une telle envergure, en forçant les ingénieurs du MTQ à intégrer les préoccupations locales concernant la qualité de vie des citoyens et le développement du quartier.

Il est donc possible de tirer des leçons de cette évolution du milieu en disant que nous n'avons pas été les seuls à évoluer en voyant comment le MTQ a su intégrer dans sa manière de développer des projets l'information et la consultation des citoyens. Alors en tant qu'acteur du développement local je ne peux que souligner ces gains qui devraient servir de modèle à tous les décideurs qui ont des projets majeurs à entreprendre. Je me sens d'autant plus à l'aise de faire une telle affirmation en constatant que les 900 visiteurs qui sont passés voir la maquette du projet au local du Collectif en aménagement urbain se sont dits très majoritairement en faveur de la proposition du MTQ.

Nous avons participé activement à plusieurs dossiers visant à défendre la qualité de vie des citoyens du quartier. Par exemple l'élaboration du premier plan d'urbanisme de la Ville de

Montréal en facilitant la compréhension des enjeux et encourageant la participation à ce grand exercice de consultation par :

- la fabrication d'une maquette en association avec le Pavillon d'Éducation Communautaire.
- par l'animation d'une quarantaine de séances de consultation dans des organismes communautaires et
- par la publication de cahiers synthèse en concertation avec d'autres organisations locales (CDEST, Coalition sur l'alimentation, Atelier d'histoire HM, etc.) que nous avons regroupées sous l'appellation de Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve (TAQ). Cette dernière instance a été dissolue par la suite.

Nous avons su également depuis 1994 rassembler autour d'un projet de revitalisation urbaine et sociale des partenaires qui proviennent de tous les horizons du milieu en leur faisant réaliser que tous trouveraient leur intérêt dans un quartier qui reprendrait de la vitalité. Forts de ce consensus nous avons pu sensibiliser les différents décideurs politiques à l'urgence de faire évoluer leurs façons d'agir en matière d'habitation pour les adapter à la réalité des quartiers anciens des grandes villes. Nous avons donc contribué significativement à l'évolution de la pensée en cette manière et les programmes existants en témoignent. Les différents éléments qui caractérisent le développement d'un milieu doivent être les plus cohérents possible. Alors on ne peut réfléchir à la revitalisation d'un quartier en ne tenant compte que de l'habitation. Il faut aussi intégrer les autres facettes de la dynamique : développement social et culturel, économie et emploi, santé publique, circulation, transport, récréo-tourisme, etc. C'est ce que nous tentons de faire continuellement.

Au fil de toutes ces années nous avons toujours maintenu notre liberté d'action et de pensée. Nous avons assumé un suivi de près dans le dossier du Plan Particulier d'Urbanisme du secteur Maisonneuve de même qu'au comité de développement de Tourisme Hochelaga-Maisonneuve, comité au sein duquel est né le projet de promontoire dans le parc Champêtre.

Il est aussi important de mentionner ici que la demande de réunification des parcs Morgan et Champêtre avec la chaussée qui passe sous une dalle a été formulée dans notre quartier en 1981 et que les résultats que l'on voit dans la proposition du MTQ doivent être considérés comme des victoires importantes pour notre milieu. Il est possible d'illustrer notre ténacité par un autre exemple: il y a eu en 1988 une consultation publique organisée par la Ville de Montréal sur les enjeux de développement du PRAIMONT de Rouen (programme de revitalisation des aires

industrielles de Montréal) dont monsieur Robert Perreault se souviendra sûrement. Lors de cette consultation il y a eu une confrontation des visions de développement : l'économique, défendu par la Ville versus la qualité de vie des citoyens. Avec maintenant près de 14 ans de recul il est possible de dire que la mobilisation des citoyens du quartier a permis de sauver 250 jardins communautaires et un terrain vague. Ce dernier est devenu depuis 2001 un parc et a aussi servi de pierre angulaire pour un ensemble d'aménagements cohérents qui ont été réalisés récemment autour du marché Maisonneuve ou qui seront complétés en 2002-03.

En 2001, nous avons reçu un mandat supplémentaire de la Ville de Montréal pour mener une consultation publique sur le re-développement du site qui sera laissé vacant par le départ de l'usine Lavo qui est au cœur d'un secteur résidentiel de notre quartier. Nous avons aussi offert nos services au MTQ pour tenir dans nos propres locaux de la rue Sainte-Catherine un centre d'information sur la proposition qui est ici à l'étude afin que la population puisse avoir accès le plus possible à l'information et la réponse de la population a largement dépassé nos prévisions.

L'implication continue, constante, persévérante et acharnée du Collectif a permis que l'on soit les porteurs d'une vision globale dans tous ces dossiers de développement local et a permis de construire notre crédibilité. Alors que dans les années '80 nous étions perçus par certains comme des rêveurs, des chiâleurs, des activistes ou des empêcheurs de développer en rond, nous sommes devenus aujourd'hui des interlocuteurs incontournables quand il s'agit du développement de notre quartier et notre expertise ne fait plus de doute. C'est donc à nous que l'on doit dans la proposition actuelle plusieurs des qualités qui rendent le projet intéressant: la réunification des parcs Morgan et Champêtre, l'aménagement d'un belvédère comme fenêtre sur le fleuve, la tranchée sur toute la longueur du tracé, les voies réservées en site propre pour le transport en commun et le raccordement direct de la route du port avec le réseau routier majeur sans passer par les rues du quartier.

Pour conclure, je vous ai transmis toutes ces informations pour témoigner d'un certain parcours personnel associé au développement de ma communauté, pour vous dire selon moi combien il est important de procéder sans plus tarder à la réalisation d'infrastructures qui viendront apporter un complément indispensable à des efforts de développement qui sont déployés sans relâche depuis

plus de 15 ans par de nombreux intervenants locaux et qui commencent à peine à livrer des fruits intéressants pour l'amélioration de la qualité de vie des résidents.

Il est donc impératif de mettre en place une solution qui tienne compte d'un développement durable en intégrant des préoccupations sur l'environnement (diminution du bruit, fluidité du trafic), **sur le transport des personnes et des marchandises** (connexion avec le milieu), **sur la priorité à donner au transport en commun** (voies réservées), **sur l'évolution du parc des automobiles et des camions** (croissance probable pour encore plusieurs années), **sur le développement économique de l'Est de Montréal** (développement d'entreprises qui s'installeront sur les terrains mieux desservis) et **surtout sur la qualité de vie des citoyens des milieux touchés** (aménagement d'espaces publics et gains en espaces verts, accessibilité au fleuve, mise en valeur du patrimoine, etc.).

Merci

En terminant, j'aimerais vous mentionner ma perception des différences entre la proposition du MTQ et de l'autoroute Décarie.

L'autoroute Décarie a coupé en deux une trame urbaine qui était autrefois continue. L'autoroute Décarie compte six voies en tranchée plus deux voies de service et une voie pour du stationnement dans chacune des directions plus des bretelles d'accès ou des sorties qui ont souvent deux voies de large. L'emprise de Décarie varie entre 12 et 16 voies. De plus, ce tronçon autoroutier se situe entre les deux plus importants nœuds routiers du Québec tout entier: au sud, il y a l'échangeur Turcot où le lien se fait avec le pont Champlain, l'autoroute Bonaventure puis avec l'autoroute 20 d'une part et d'autre part, il y a au nord, l'échangeur Décarie qui est le carrefour de l'autoroute 40, de l'autoroute A-520 (Côte-de-Liesse) et de l'autoroute 15 vers les Laurentides. On parle donc ici du trafic le plus dense qui soit dans la région métropolitaine. On ne retrouve aucune de ces conditions sur Notre-Dame. Alors, tous ceux qui tentent de faire croire à la population que la situation pourrait devenir semblable sur le tronçon de l'autoroute A-720 qui passera à l'extrême sud de notre quartier font en sorte de leurrer les gens.