

10 ANS D'INFO!
Établi depuis 2012

JDV *journal des voisins*.com
Média communautaire d'Ahuntsic-Cartierville



Magazine communautaire d'Ahuntsic-Cartierville (Version Est) - Vol. 12, n° 5 - Octobre-novembre 2023

**Combien vaut
votre maison ?**

Nous avons la réponse pour vous

514 570-4444
christinegauthier.com

HENRI-BOURASSA

ANATOMIE D'UN CHANTIER ET DE SES RÉPERCUSSIONS

DOSSIER PAGES 5 À 12

Photo: Amine Esseghier, JDV

EN MANCHETTES

Enrochement potentiel au parc de l'Île-de-la-Visitation: page 4

La zoothérapie avec les Chiens Bloom: page 25

Guida Petruccelli, pilier des Italo-Canadiens du quartier: page 27

Des voisins et des jardins: page 28



Ensemble pour
Maurice-Richard!

HAROUN BOUAZZI
Député de Maurice-Richard

1421 rue Fleury Est, Montréal
Tél. 514 387-6314
haroun.bouazzi.maur@assnat.qc.ca



**Toujours là pour
Ahuntsic-Cartierville**

L'honorable Mélanie Joly
Députée fédérale

514-383-3709
melaniejoly.libparl.ca
melanie.joly@parl.ca
f @ i



**LA RÉFÉRENCE À
AHUNTSIC**

**ÉQUIPE
ISABELLE NAUD**

In
courtier immobilier inc.

514 576-1766
isabellenaud.com

RE/MAX
RE/MAX ALLIANCE
10 303, boulevard St-Laurent, Montréal Québec H3L 2P2
B. 514 382-5000

MOT DE L'ÉDITEUR

Merci, Simon!

Stéphane **Desjardins** | Éditeur par intérim et rédacteur en chef

Début septembre, Simon Van Vliet, notre éditeur, a quitté le Journal des voisins (JDV) pour relever d'autres défis professionnels.

À une époque où on répète que les organisations sont avant tout des personnes qui travaillent ensemble vers un même but, voir le leader partir est souvent un moment difficile. Surtout quand celui-ci est apprécié pour ses qualités humaines et professionnelles, comme ce fut le cas avec Simon.

En fait, lorsque l'équipe et le conseil d'administration du JDV ont appris son départ, à la fin de l'été, nous avons été attristés et mélancoliques. On passe souvent plus de temps avec les collègues de travail qu'avec

nos proches, même à l'époque du télétravail. Perdre un membre de cette deuxième famille ébranle des habitudes.

D'autant plus que l'implication de Simon au sein du JDV était indéniable. À une période de transition assez compliquée entre les fondateurs, qui ont fait un travail inouï, et la nouvelle réalité d'un organisme sans but lucratif (OSBL) qui doit voler de ses propres ailes, Simon s'était investi corps et âme. Parfois au mépris de sa propre santé.

Les médias en transition

Concrètement, un tel investissement, dans une période où gérer un média est particulièrement pénible, relève du défi et de la ténacité. Car les médias d'information subissent



Simon Van Vliet, ex-éditeur du *Journal des voisins* (JDV), s'adresse aux invités présents au lancement du Mag papier de février 2023, à la brasserie Silo, dans le District Central, le jeudi 9 février. (Photo: Anne Marie Parent, JDV)

une transformation radicale. L'environnement est souvent hostile. Tellement, que nombre d'entre eux tombent constamment au combat et que les certitudes d'autrefois ne tiennent plus.

Pour les personnes qui dirigent un média comme le JDV, avec son caractère local et communautaire, le défi est immense. Simon s'est acquitté de ses responsabilités avec zèle, talent et opiniâtreté. Son legs est immense.

J'ai connu Simon il y a une décennie, à une époque où je dirigeais mes propres journaux. Il m'a impressionné par son intégrité, son sens de la justice sociale, sa sensibilité et son éthique, qui représentaient alors des valeurs fondamentales animant sa vie.

Le hasard a fait que nous nous sommes

retrouvés au sein du JDV: ces valeurs ne l'avaient pas quitté. Au contraire! Son engagement social n'en était que renforcé. Il a laissé une marque importante au sein d'un des rares médias qui connaît du succès malgré les vents contraires.

Nous allons donc continuer dans la direction qu'il a imprimée au sein de notre organisation, en continuité avec celle des fondateurs.

Au nom de notre équipe, du conseil d'administration et en mon nom personnel, je te remercie, Simon, d'avoir consacré ton temps et ton énergie à la cause du *Journal des voisins*. Je te souhaite tout le bonheur personnel et professionnel que tu mérites. JDV

**LES YEUX FERMÉS,
LE COEUR OUVERT**

Buffet et cocktails délicieux à volonté
Conférences multiples sur le thème de la déficience visuelle
Par des médecins, athlètes, étudiants impliqués

Le samedi 4 novembre 2023
13:00PM - 16:00 PM

Collège André-Grasset, Montréal



Ouvert à tous, **inscription** obligatoire sur le site
web: <https://www.lyflco.org/>

20\$ par billet, l'argent sera remis à la **Fondation des aveugles du Québec!**

**UNISSONS-NOUS
POUR LA CAUSE!**

SCANNEZ-MOI!

Groupe

BOILY *Déneigement***Tél: 514-388-4228****GROUPE BOILY**

offre un service de déneigement
résidentiel et commercial fiable,
rapide et de qualité.

555 Chabanel O, suite 1507,
Montréal, QC, H2N-2J2

ÉDITORIAL

S'adapter ou disparaître



Stéphane Desjardins | Éditeur par intérim et rédacteur en chef

Plusieurs scientifiques, Darwin au premier chef, expliquent que l'humanité, comme espèce, a survécu grâce à sa phénoménale capacité d'adaptation.

Dans ce numéro, nous vous présentons un dossier qui affecte tous les habitants d'Achuntsic-Cartierville : le réaménagement du boulevard Henri-Bourassa. Quel est le lien avec le paragraphe précédent? Ce méga chantier est l'exemple parfait d'une transformation environnementale qui teste la faculté d'adaptation humaine.

Depuis qu'elles sont apparues, au Néolithique (ou l'âge de pierre), il y a plus de 11 000 ans, les villes se distinguent par leur constante transformation. À l'ère moderne, elles sont radicales, car nourries par la révolution industrielle et l'apparition de l'électricité, de l'automobile, du métro, du vélo et d'internet. Cette dernière révolution a permis l'éclosion des services comme le vélopartage (BIXI) et l'autopartage (Communauto).

Ces changements façonnent les villes. La production d'acier sur une base industrielle a entraîné l'érection d'immeubles en hauteur. L'automobile a créé la banlieue et, surtout, façonné Achuntsic-Cartierville comme on le connaît aujourd'hui.

Mais cette évolution n'a pas que du bon. Si la révolution industrielle a permis à l'humanité de faire des bonds de géant, avec la médecine moderne, la création de richesse à grande échelle, la démocratisation du savoir et le confort nord-américain, elle a aussi engendré les changements climatiques, les extinctions de masse des espèces et la disparition d'habitats naturels essentiels à notre survie.

Malgré ces crises, l'humanité va s'adapter... Contrairement aux prophètes de malheur, notre avenir n'est pas bouché. Par contre, à court terme, nous sommes pétris de contradictions.

Une des plus importantes est notre dépendance à l'automobile privée. Plus que jamais, elle occupe nos débats de société. Parce que les décideurs doivent composer avec une réalité toute simple : l'auto prend trop de place

dans nos vies et, surtout, dans le paysage. Il faut donc faire de la place dans nos villes à d'autres moyens de transport.

Il faut tasser l'auto

C'est exactement ce qu'on souhaite pour le boulevard Henri-Bourassa, en allouant de l'espace aux transports collectifs et actifs.

De tels changements bouleversent des habitudes. Par exemple, dans les arrondissements voisins, notamment dans Saint-Michel ou Parc-Extension, on assiste à des implantations de pistes cyclables qui font en sorte que des citoyens réagissent parfois avec hargne aux décisions des élus de Projet Montréal. Avec le projet de transformation du boulevard Henri-Bourassa, des commerçants craignent la perte de clientèle.

Mais, ailleurs à Montréal ou dans d'autres villes, des expériences similaires prouvent le contraire : l'implantation de pistes cyclables ou de voies réservées aux autobus mousse plutôt l'achalandage. On substitue des automobilistes banlieusards pressés par des citoyens qui ont le temps de voir les commerces sur leur chemin. Et, qui, souvent, habitent à proximité.

Les commerçants doivent donc se réinventer pour séduire des clients qui ne viennent plus en auto, troquer les banlieusards pour les résidents des alentours. Ce n'est pas simple. D'autres accusent les pistes cyclables de tous leurs malheurs, alors que les vrais coupables sont de faramineuses hausses de loyer ou d'ex-clients qui comblent désormais leurs besoins dans les nouveaux commerces banlieusards.

Par contre, certaines clientèles, comme les personnes âgées, malades, les touristes et les visiteurs, se déplacent presque exclusivement en voiture. Et, souvent, les supermarchés sont trop loin pour magasiner à pied ou à vélo.

Dans ce contexte, les décideurs font, eux aussi, souvent preuve de contradictions : on diminue la fréquence des bus sur certaines lignes achalandées. On n'augmente pas l'offre en autopartage.

Diminuer le nombre de voies ou les espaces de stationnement sur le boulevard Henri-Bourassa n'est toutefois pas la fin du

monde. Partout où on plante ce genre de mesures, les gens changent leurs habitudes de transport. Les études scientifiques le confirment.

Toutefois, malgré la beauté du principe du cocktail de moyens de transport pour réduire la place de l'automobile dans la société, il est irréaliste d'imaginer, en 2023, une ville sans autos. En 2123, peut-être...

On l'a écrit souvent dans ce journal :

Achuntsic-Cartierville est le royaume du char. Il faut que ça change. On a besoin de chantiers comme celui du boulevard Henri-Bourassa. Mais il faut aussi se soucier de nos commerçants, de leurs clients, de nos aînés, de toutes les personnes qui dépendent de l'automobile. Et, surtout, leur offrir des transports fiables, sécuritaires, accessibles, confortables et, bien sûr, attrayants. JDV

Hiver

2023-2024

DÉNEIGEMENT MAGNO

SPÉCIAUX POUR LA SAISON

DÉBLAIEMENT DEVANT UN ABRI DE TYPE TEMPO
\$300 PLUS TAXES

DÉBLAIEMENT D'UNE ENTRÉE POUR UNE, DEUX OU TROIS VOITURES
\$400 À \$475

DÉBLAIEMENT D'UNE ENTRÉE POUR QUATRE VOITURES ET PLUS
SVP APPELER POUR SOUMISSION

514-632-3382

Francesco Magno
410, rue Legendre Ouest, Montréal, QC, H2N 1H7

ACTUALITÉS

Un autre enrochement potentiel au parc-nature de l'Île-de-la-Visitation

Amine **Esseghir** | Journaliste

Après que les inondations répétées ont littéralement mangé la rive, la Ville de Montréal veut restaurer plusieurs tronçons des berges érodées dans le parc-nature de l'Île-de-la-Visitation. On vise une réhabilitation par des solutions naturelles, mais un enrochement n'est pas exclu.

Sept bouts de rives du bassin du Pêcheur, en aval du barrage Simon-Sicard, sont concernés par ces travaux, sur une longueur totale de 1 407 mètres.

« Ces tronçons de berges dégradés ou fortement dégradés ont été retenus pour faire l'objet d'une réhabilitation, car ils présentent un risque pour la sécurité du public, les infrastructures du parc ou l'intégrité du site », plaide la Ville auprès du Bureau

d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) à qui elle a soumis le projet en septembre pour évaluation.

Si les études ont été lancées cette année, les travaux sur les berges du parc-nature de l'Île-de-la-Visitation devraient être réalisés entre 2029 et 2031, selon le BAPE.

Enrochement possible

Trois options dans le document de la Ville sont envisagées pour réaliser ces travaux.

La Ville pourrait choisir en dernier recours l'« option minérale ». Celle-ci suppose le « recours à des techniques de stabilisation mécanique pouvant comprendre des structures de type perrés, gabions ou enrochements ».



Secteurs de la rive à réhabiliter au parc-nature de l'Île-de-la-Visitation. (Photo: courtoisie, Ville de Montréal)

Une solution préconisée s'il faut favoriser l'accès à l'eau ou lorsque cette méthode sera jugée la plus résistante pour contrecarrer les aléas subis par les berges. Ce pourrait aussi être une option pour maintenir des arbres matures.

Cette option rappelle le chantier du mur de soutènement en amont du barrage Simon-Sicard qui a fait couler beaucoup d'encre et de salive dans le quartier.

Sinon, c'est l'« option naturelle », comme on l'appelle, qui sera explorée. Celle-ci prévoit une réhabilitation « par les phytotechnologies (plantations, ensemencement, boutures, fagots, fascines, matelas de branches, rangs de plançons, etc.) », ainsi que par l'élimination sélective des espèces végétales exotiques envahissantes. Cela peut être associé à l'adoucissement de la pente et à l'élargissement de la bande riveraine.

Une troisième proposition, dite « option mixte », peut faire appel à une « stabilisation mécanique combinée à une stabilisation par phytotechnologies ».

Consultations?

Le plan final, après les recommandations du BAPE, devrait être connu en 2027 ou 2028. D'ici là, la Ville indique qu'une équipe de projet consultera les groupes et les citoyens concernés. Une série de rencontres d'information et de consultation « ciblées »

serait prévue. « S'il y a lieu, des audiences publiques, des consultations ciblées ou des activités de médiation seront menées en fonction du mandat attribué au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement », convient le document de la Ville.

De longue haleine

Il faut savoir qu'en février 2021, la Ville de Montréal et le gouvernement fédéral avaient annoncé un investissement commun de près de 86 millions \$ pour réhabiliter 10 kilomètres de berges au parc-nature de l'Île-de-la-Visitation, mais également dans les secteurs des parcs-nature du Cap-Saint-Jacques et du Bois-de-l'Île-Bizard, aux parcs de la Promenade-Bellerive et René-Lévesque, ainsi qu'à l'ancien port de plaisance de Lachine.

La mairesse de Montréal, Valérie Plante, assurait alors que les solutions écologiques seraient retenues pour réparer ces dommages. « On ne va pas mettre du béton, ce n'est pas ça l'idée, à moins qu'il y en ait déjà qui doit être solidifié », avait dit M^{me} Plante.

Les inondations répétées des berges depuis 2017 ont affecté autant les infrastructures que le couvert végétal. Cela a eu pour conséquence des murs de soutènement désagrégés, des sols rongés et des racines d'arbres découvertes. JDV



Le Bloc Québécois d'Achunsi-Cartierville est heureux d'annoncer que son nouveau Conseil exécutif a été formé et reprend ses activités normales.

Les membres du Conseil exécutif sont :

- Julien Faucher, président
- Yves Dumas, vice-président
- Jacques Roussy, trésorier
- Jean-François Menicucci, secrétaire
- Anna Simoyan, conseillère
- Antoine Bécotte, conseiller



Julien Faucher

Plusieurs activités et événements du Bloc Québécois de la circonscription d'Achunsi-Cartierville seront annoncés prochainement.

Pour nous joindre :

Tél. : (438) 525-9894

Courriel : blocquebecois.ac@gmail.com

DOSSIER: LA TRANSFORMATION DU BOULEVARD HENRI-BOURASSA

Au cœur d'un réaménagement qui change presque tout



Amine Esseghir | Journaliste

Le boulevard Henri-Bourassa changera graduellement. Il deviendra un « Corridor de mobilité durable », selon le langage propre à la Ville de Montréal. On ne veut plus qu'il demeure cette autoroute au milieu des quartiers résidentiels.

En 2024, entre l'avenue Marcelin-Wilson et la rue Lajeunesse, les automobiles circuleront sur deux voies par direction. Les cyclistes gagneront deux pistes sécurisées implantées de part et d'autre du boulevard, qui permettront de circuler dans le même sens que les autres véhicules. Ces pistes seront connectées au Réseau express vélo (REV). Des zones tampons seront implantées entre les vélos et les autobus. Ces derniers auront des voies réservées.

Les usagers du transport en commun bénéficieront d'un nouveau Service rapide par bus (SRB) et la Société de transport de Montréal (STM) intégrera des lignes est-ouest à ce parcours. Ce service s'apparente à celui qui vient d'être implanté sur le boulevard Pie-IX.

Toutefois, cela ne se fera qu'en sacrifiant le stationnement sur ce tronçon du boulevard Henri-Bourassa, long de 2,5 km. Sinon, il n'y aura pas de place pour tout le monde.

Cette même configuration devrait être appliquée d'ici trois ans, si le projet avance comme prévu, sur les 18 km du parcours final, entre la jonction avec l'autoroute 40 à l'ouest et le boulevard Lacordaire à l'est.

Dessin terminé

Le projet est ficelé. Si des changements sont apportés à cette configuration, ce sera une question de détails.

« On a des rencontres avec des institutions sur le tronçon, que ce soit les RPA [Résidences privées pour aînés], les institutions d'enseignement ou les commerces. Nous sommes capables de faire plusieurs ajustements. On l'a fait par exemple sur la rue Saint-Antoine. Est-ce que ce sera nécessaire de revoir l'emplacement de certains arrêts d'autobus ou de mettre en place des débarcadères? Donc, tout cela fait en sorte qu'il y a un raffinement de la configuration », indique Sophie Mauzerolle, responsable de la mobilité au comité exécutif de la Ville de Montréal.

Cependant, la décision de diminuer la place de l'automobile est au cœur du projet. Non pas parce que l'administration fait la guerre à la voiture, assure-t-on, mais parce qu'on ne peut pas faire le projet ailleurs pour rallier l'est à l'ouest de Montréal.

« C'est un des axes est-ouest les plus importants de l'île [il traverse quatre arrondissements], sur lequel il y a déjà un achalandage énorme. Le besoin en transport en commun est déjà là », relève M^{me} Mauzerolle.

Le boulevard charrierait 50 000 voyageurs par jour. Une demande en transport en commun est difficile à obtenir sans réaliser des changements en profondeur.

« Le projet ne peut pas changer dans le sens où les besoins sont là. C'est impératif

d'avoir une voie réservée pour améliorer le transport en commun, et il nous faut une voie pour les cyclistes parce qu'il n'y a pas d'autres rues qui peuvent accueillir un REV », énumère Emilie Thuillier, mairesse d'Ahuntsic-Cartierville.

De plus, avec la nouvelle configuration, la Ville veut aussi sécuriser les déplacements des piétons et des cyclistes.

Acceptabilité sociale

Le projet n'est pas nouveau, mais il s'est retrouvé au centre de l'actualité alors que la date de lancement des travaux approche.

En même temps, un changement aussi important ne vient pas sans bousculer des habitudes ni susciter une certaine résistance.

« À la période de questions du public lors du conseil municipal de septembre, des citoyens sont venus déposer une pétition de 500 noms », relève M^{me} Mauzerolle.

« C'est très rare qu'on entende des gens parler pour le transport collectif. Mais nous, les élus, nous savons que c'est un besoin. Donc nous nous faisons les porte-parole de ces gens qui ont besoin du transport en commun », relève M^{me} Thuillier.

Selon elle, l'acceptabilité sociale pour un meilleur transport collectif est présente. Cela vaut aussi pour des liens cyclables sûrs.

« On nous dit "pourquoi un REV?" Beaucoup de gens qui travaillent à l'Hôpital du Sacré-Cœur, membres d'un comité de mobilité, m'ont dit qu'ils ont hâte de

pouvoir venir à vélo à l'hôpital », affirme M^{me} Thuillier.

Il reste qu'avec des voies réservées aux autobus ou des pistes cyclables, Henri-Bourassa sera toujours accessible aux autres véhicules. Alors qu'aujourd'hui c'est un des axes les plus encombrés aux heures de pointe, espérer voir la pression réduite avec moins d'espace pour les autos suppose pour le moins un pari : celui du transfert modal.

Transport en commun fiable

« On veut offrir du transport en commun qui soit fiable, prévisible, rigoureux, fréquent. On travaille sur cela avec nos collègues de la STM », promet M^{me} Mauzerolle. Si le transport en commun fonctionne, cela encouragera les citoyens à abandonner leurs voitures pour se déplacer sur le SRB.

« On va avoir une refonte des bus, notamment avec l'arrivée du REM de l'Ouest. En fait, il y a eu à Verdun la refonte du bus parce que le REM est déjà implanté. Donc, il faut travailler avec la STM pour faire en sorte que l'offre suive [les changements de configuration] », observe M^{me} Thuillier.

« On dédie un espace à l'autobus, ce qui lui assure de ne pas être coincé dans le trafic sans arriver en retard. Donc cela favorise un service fiable, prévisible et qui a une fréquence suffisante pour permettre aux citoyens de faire le choix du transport en commun », croit M^{me} Mauzerolle. JDV

Cofondateurs : PHILIPPE RACHIELE et CHRISTIANE DUPONT.

Conseil d'administration : ANDRÉ VÉRONNEAU, président, CAROLE LABERGE, vice-présidente, PIERRE FOISY, Ph. D., secrétaire, MATHIEU DUBORD, trésorier, MAYSOUN FAOURI, PASCAL LAPOINTE, LUCIE PILOTE, administrateurs, STÉPHANE DESJARDINS, ANNE MARIE PARENT, représentants des employés.

Équipe : STÉPHANE DESJARDINS, éditeur par intérim et rédacteur en chef, PHILIPPE RACHIELE, directeur des ventes, MARTIN RODRIGUE, conseiller aux ventes, LÉILA FAYET-IKKHACHE, éditrice, ANNE MARIE PARENT, cheffe de pupitre web et réviseure, SÉVERINE LE PAGE, réviseure, CAROLINA VILLAMEDIANA, adjointe administrative, AMINE ESSEGHIR, journaliste, LOUBNA CHLAIKHY, journaliste de l'IJL, CAMILLE VANDERSCHULDEN, journaliste de l'IJL et illustratrice.

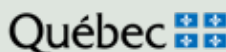
Collaborateurs : NICOLAS BOURDON, CHRISTIANE DUPONT, ADRIAN GHAZARYAN, MAUREEN JOUGLAIN, HASSAN LAGHCHA, JACQUES LEBLEU, BRIGITTE LÉVESQUE, MÉAC, OLIVIER PAIEMENT, LUCIE PILOTE, JEAN POITRAS.

Maquette : POLINA DENYSYUK. **Impression :** IMPRIMERIES TRANSCONTINENTAL. **Distribution :** STEVE ARSENAULT (9411-4451 QUÉBEC INC.).

Dépôt légal : BNQ ISBN/ISSN 1929-6061. **Pour nous contacter :** redaction@journaldesvoisins.com



Tirage certifié



Nous reconnaissons la contribution financière de Patrimoine Canada

Vous pouvez afficher le logo « pas de publicité » (ci-contre) et vous continuerez de recevoir votre journal papier. Si vous souhaitez que votre adresse soit retirée de notre circuit de distribution, écrivez-nous.



DOSSIER: HENRI-BOURASSA

Henri-Bourassa sera transfiguré

Stéphane **Desjardins** | Éditeur par intérim et rédacteur en chef

Encore des cônes orange! Et, cette fois, ce sera pendant des années, sur la plus importante voie de circulation de l'arrondissement d'Achuntsic-Cartierville, qu'empruntent 50 000 voyageurs par jour.

Le chantier de transformation du boulevard Henri-Bourassa a déjà commencé. Outre les ingénieurs et urbanistes, qui peaufinent actuellement les plans, de toutes petites interventions ont eu lieu dans l'arrondissement voisin de Saint-Laurent. Le gros des travaux commencera dans quelques mois.

Qu'est-ce qu'on nous promet? De passer d'un environnement issu d'une philosophie datant des années 1950 à un boulevard à la fine pointe de l'urbanisme actuel, disent les experts.

Par contre, les personnes qui habitent à deux pas de l'axe emblématique, qui s'étend de Dorval à Pointe-aux-Trembles, ou qui y possèdent un commerce craignent le pire.

Déjà que le chantier sera long et compliqué... Il est prévu d'éliminer les places de stationnement, mais, surtout, les automobilistes redoutent de pâtir des bouchons engendrés par la perte de voies de circulation, sacrifiées à celles réservées pour les bus et les vélos.

On fait quoi?

D'un côté, on constate avec effarement la hausse des morts et des blessés sur les voies montréalaises. De l'autre, on refuse de céder un pouce de l'espace dévolu à l'automobile.

L'autre grande contradiction se situe dans l'offre de transport en commun, et elle se manifeste à la grandeur de la région métropolitaine. Québec attend des décennies avant d'autoriser les projets de métro, de trains de banlieue et de voies de bus, alors qu'il dépense sans compter pour la réfection et l'ajout de routes et d'autoroutes. Et les autorités coupent dans la fréquence des bus et des métros pour boucler le budget des sociétés de transport en commun.

Ça ne marche pas: il faut que les modes de transport en commun soient suffisamment attrayants, confortables, fiables et sécuritaires pour s'imposer comme un remplacement de l'automobile individuelle.

Ce qui complique les choses, c'est que le stationnement sur rue ou au centre commercial est souvent gratuit. Pourtant, ce sont les contribuables et les consommateurs qui en assument les coûts. Donc, vous et moi subventionnons un usage privé souvent considéré comme un droit acquis.

Et cette impression de gratuité s'étend à l'automobile elle-même. Un voyage de quelques kilomètres chez Costco coûtera toujours plus cher qu'avec Communauto ou en taxi, même si l'automobiliste croit le contraire, car il oublie les frais cachés (essence, assurance, entretien, financement, dépréciation), même quand le véhicule est payé.

D'autre part, nous sommes un peuple nordique qui nie sa nordicité. Dans une ville comme Oulu, en Finlande, où il tombe



La circulation est dense à la sortie du pont Papineau-Leblanc. (Photo: Amine Esseghir, JDV)

autant de neige et où il fait plus froid qu'à Montréal, l'écrasante majorité des enfants vont à l'école à vélo, de septembre à juin. Les grand-mamans font aussi leurs courses à vélo. La majorité de la population pédale pour aller au boulot, étudier, se divertir. Qu'elle ait 7 ou 87 ans. Le phénomène fait sourire, comme en fait foi cette vidéo: bit.ly/3LQnwNQ

Il est impératif d'éduquer les gens à aimer pédaler l'hiver, comme le fait l'arrondissement d'Achuntsic-Cartierville, appuyé par Solon, un organisme sans but lucratif appuyant les projets de transition socio-écologique.

Pourquoi le vélo d'hiver n'est-il pas encore entré massivement dans nos mœurs? En fait, pourquoi les transports collectifs et actifs sont-ils boudés par une majorité de gens? Parce que nous sommes prisonniers de choix urbanistiques faits il y a 70 ans. Pourtant, l'urgence climatique commande de se remettre en question. Ce que les humains font difficilement.

Ces questions, nous les abordons dans ce dossier. JDV



DOSSIER: HENRI-BOURASSA

Le temps permet d'accepter les changements



Amine **Esseghir** | Journaliste

Pauline Wolff, urbaniste à l'Université de Montréal, croit que le temps est le meilleur allié des grands changements, comme ceux attendus sur le boulevard Henri-Bourassa.

Journal des voisins : Pourquoi faire un changement aussi radical sur le boulevard Henri-Bourassa?

Pauline Wolff: Certaines choses planifiées dans les années 1950 et 1960 ne fonctionnent plus. Ce qui justifie de faire une révolution des différents modes de transport, c'est de prendre des décisions de façon centralisée. Henri-Bourassa est une autoroute urbaine. Il est impossible de ne pas toucher à cet axe-là.

D'où vient la résistance aux changements sur Henri-Bourassa?

En ce moment, il y a une polarisation

incroyable dans la société. Des élus reçoivent même des menaces de mort! C'est sûr que nous sommes à un moment de transition dans la ville et il y a deux modes de vie qui s'affrontent. Mais je trouve que cette polarisation, c'est l'arbre qui cache la forêt.

La forêt en arrière, c'est tout ce qui justifie de réaménager des axes majeurs au cœur des quartiers, des axes de transit, des lieux incroyablement dangereux dans lesquels se produisent des accidents terribles.

Le rejet populaire peut-il menacer le projet?

Il faut quand même souligner qu'en ce moment, c'est un très petit groupe de gens qui fait énormément de bruit. Les gens s'insultent, menacent de mort, se font sortir des conseils d'arrondissement. On est quand même rendu loin, parce qu'on supprime

quelques cases de stationnement et qu'on fait des pistes cyclables. Si la majorité silencieuse s'exprimait davantage, on se rendrait compte qu'il y a quand même beaucoup de gens contents de ce qui est en train d'arriver.

Est-ce qu'avec le temps ces changements seront mieux acceptés?

Au début, les gens sont fâchés. Mais une fois que les habitudes ont changé, cela devient du quotidien et ce n'est plus source de haine et de rage. J'ai un exemple qui me concerne. J'ai grandi à Strasbourg. Dans les années 1990, le tramway est apparu dans ma rue. Je me souviens de discussions enflammées avec mon père qui hurlait que c'était honteux, qu'on ne pourrait plus se déplacer. Effectivement, c'était très dur à vivre. Maintenant, à 75 ans, il est ravi de pouvoir monter dans un transport silencieux, qui l'emmène en toute sérénité au centre-ville.



Avec le temps, les gens finissent par s'habituer aux changements. (Photo: Amine Esseghir, JDV)

En attendant, comment faire accepter la transition?

Il faut amener la population à se projeter dans quelque chose de positif pour qu'elle soit capable de vivre les situations négatives temporaires, parce que tôt ou tard, les choses s'amélioreront. JDV

ON VOUS ATTEND

SUR FLEURY OUEST,
DE SAINT-LAURENT À MEILLEUR!

QUARTIER
FLO

Bonnes adresses restos et vie nocturne • Épiceries et boutiques de quartier • Soins de santé et de beauté

Montréal

Ahuntsic-Cartierville
Montréal

Desjardins
Caisse du Centre-nord
de Montréal

flofleuryouest

fleuryouest

quartierflo.com

DOSSIER: HENRI-BOURASSA

Le retrait du stationnement suscite la grogne des commerçants

Camille **Vanderschelden** | Journaliste de l'Initiative de journalisme local

Le projet Henri-Bourassa, un « corridor de mobilité durable » de 18 kilomètres qui s'étendra, à terme, de l'autoroute 13 au boulevard Lacordaire, crée la polémique dans le quartier. Les commerçants et autres centres de services s'inquiètent de l'avenir de leurs affaires, sans stationnement devant leur établissement.

« C'est une expropriation déguisée! » s'offusque André Savoie, propriétaire de la boucherie Salaison Saint-André, qui a pignon sur rue depuis 1964. Il fait partie des commerçants qui sont venus saisir le conseil d'arrondissement le 4 juillet dernier au sujet du projet. Le nœud du problème : le retrait total de stationnement sur le boulevard Henri-Bourassa, dont la réfection sera achevée en 2027.

Une réunion d'information organisée par

la Ville à la résidence Les Jardins Millen, le 15 juin dernier, a suscité de vives critiques venant des opposants au projet. Celle-ci réunissait 16 propriétaires d'enseignes installés sur ce boulevard, ainsi qu'une dizaine de représentants d'organismes axés sur la mobilité durable et d'acteurs institutionnels du quartier.

Si la Ville de Montréal assure avoir convié 160 organisations par le biais de courriels et d'appels téléphoniques, plusieurs commerçants affirment pourtant n'avoir reçu aucune invitation.

« Refaire le boulevard Henri-Bourassa, c'est une obligation. Il est désuet et on le voit. C'est un beau projet, mais on n'a eu que peu de réponses à nos questions concernant le stationnement », commente Alain Benoît, propriétaire de la clinique de médecine podiatrique, comparant la situation à celle du troisième lien entre Québec et Lévis.



Alain Benoît est un des commerçants qui craint la disparition des stationnements devant son commerce. (Photo: Camille Vanderschelden, JDV)

Abonnez-vous au service **avis-alertes**

pour être informé par courriel ou texto :
montreal.ca/sujets/alertes



- Situations d'urgence
- Entraves
- Changement aux dates de collectes
- Consultations publiques
- Chargements de la neige

Ahuntsic-Cartierville
Montréal

Perte du stationnement

Les commerçants craignent une baisse de l'achalandage dans leurs établissements avec le retrait du stationnement prévu au Projet Henri-Bourassa.

« Hier, c'était remarquable, tous mes clients avaient 70 ans et plus. Ils sont évidemment tous venus en auto pour venir

chercher des plats cuisinés. Cette clientèle, sans stationnement, elle ne sera plus là! » assure André Savoie, propriétaire de la boucherie Salaison Saint-André. Ce dernier affirme n'avoir rien contre la piste cyclable ni le projet, mais réclame un compromis sur le stationnement.

Une étude de la Société de transport de Montréal (STM) sur le stationnement, réalisée en 2022, montre que seulement 50 % des places actuelles sont occupées durant la période la plus achalandée d'une journée (avec 101 places de stationnement occupées sur 199).

Pour Alain Benoît et André Savoie, un stationnement autorisé dans la voie d'autobus en dehors des heures de pointe (donc de 9 h à 15 h) serait une solution idéale. M. Savoie témoigne par ailleurs qu'il reçoit des appels de ses fournisseurs, s'inquiétant de l'endroit où ils pourront effectuer leurs livraisons dans la nouvelle configuration du boulevard.

Quant à Alain Benoît, il rappelle que ses patients sont à mobilité réduite : « Je fais de la chirurgie de pied; à un moment donné, il faut être logique! » lance-t-il.

97% des lecteurs
considèrent l'information du JDV
comme **crédible et fiable***

commerçants:
associez votre marque à
un journal de **qualité**

514 770-0858
journaldesvoisins.com

* selon un sondage de 2022 auprès de 200 personnes

Questionné par le *Journal des voisins* (JDV), le Service des communications de la Ville de Montréal assure que «les véhicules d'urgence pourront circuler et s'immobiliser dans la voie réservée lorsque leur sirène est actionnée». Pour les autres véhicules, ils devront se garer dans les rues transversales.

Des solutions en cours d'analyse

Ces dernières semaines, les commerçants ont reçu la visite de Nathalie Goulet, conseillère d'Ahuntsic, et d'Emilie Thuillier, mairesse d'arrondissement, qui ont pu écouter leurs revendications. «Nous nous engageons à trouver des solutions de rechange au stationnement sur les amorces des rues transversales [...] pour les usagers des commerces et institutions ayant

front sur Henri-Bourassa», a indiqué Emilie Thuillier dans un courriel envoyé au JDV.

Face au nombre significatif d'acteurs s'opposant au projet, la Ville de Montréal explique par ailleurs chercher des solutions propres aux différentes réalités du milieu. Les rues perpendiculaires au boulevard Henri-Bourassa, comprises entre l'avenue Marcelin-Wilson et la rue Lajeunesse, seraient en mesure de recevoir cet achalandage, tout en laissant environ 300 places disponibles sur les 877 places de stationnement sans vignette.

Opposition citoyenne

André Savoie déplore le manque total de soutien de la part de l'opposition officielle, dans le cadre du projet Henri-Bourassa. Affir-

mant avoir interpellé M. Aref Salem, chef d'Ensemble Montréal, il exprime n'avoir reçu aucune écoute. Le commerçant établit désormais un catalogage de chacun de ses clients, leur provenance et leur mode de transport. Sur la feuille prévue à cet effet, nombreux sont les déplacements faits en auto.

En outre, il explique avoir réuni une vingtaine de commerçants du secteur, opposés au projet, qui sont désormais accompagnés par un avocat *pro bono*. Auteur d'une pétition

intitulée «Sauvons les commerçants du boulevard Henri-Bourassa» (qui a récolté 130 signatures), André Savoie ne compte pas s'arrêter là : «On se constitue une équipe et on pense fortement à se former un parti politique, un vrai parti des citoyens qui les représenteraient», déclare-t-il, témoignant d'une forte opposition qui n'ose pas se dévoiler par peur d'être qualifiée «de droite» ou «d'anti-vélo». JDV



Qu'il s'agisse de pages physiques ou virtuelles, 4 personnes sur 5 au Canada parcourent les nouvelles chaque semaine — en version imprimée, en ligne ou en version numérique.

Découvrez pourquoi le journalisme de presse demeure la source de nouvelles la plus fiable en visitant championsdelaverite.ca

News Media Canada
Médias d'Info Canada

MÉDIAS D'INFO CANADA
**CHAMPIONS
DE LA VÉRITÉ**

Avocat Litige civil et commercial Maître Jérôme Dupont-Rachiele

LL.B., Juris doctor

Disponible pour rencontres dans Ahuntsic-Cartierville, sur rendez-vous

1080, Côte du Beaver Hall,
Bureau 1610
Montréal (Québec) H2Z 1S8

Téléphone : 514 861-1110
Télécopieur : 514 861-1310
Courriel : jeromedr@fml.ca

EMILIE THUILLIER
Mairesse d'arrondissement
Ahuntsic-Cartierville
emilie.thuillier@montreal.ca
514 872-2246

NATHALIE GOULET
Conseillère de la Ville
Ahuntsic
nathalie.goulet@montreal.ca
514 872-2246

JÉRÔME NORMAND
Conseiller de la Ville
Sault-au-Récollet
jerome.normand@montreal.ca
514 872-2246

JULIE ROY
Conseillère de la Ville
Saint-Sulpice
julie.roy4@montreal.ca
514 872-2246

Montréal

555, rue Chabanel Ouest, Bureau 600
Montréal (Québec) H2N 2H8

DOSSIER: HENRI-BOURASSA

Mobilité, changer la perception du déplacement en ville

Amine **Esseghir** | Journaliste

Pour Pauline Wolff, urbaniste et chargée de cours à l'Université de Montréal, les changements qui s'opèrent sur le boulevard Henri-Bourassa viennent bouleverser les infrastructures.

Ils devraient transformer aussi la perception des gens sur le meilleur moyen de se déplacer.

Journal des voisins : Il semble qu'on découvre seulement aujourd'hui

que le boulevard Henri-Bourassa ne répond plus aux besoins de déplacement tant il est saturé. Pourquoi, selon vous?

Pauline Wolff : Il ne faut pas oublier que nous sommes en Amérique du Nord, une société qui valorise la possession et l'usage de l'automobile. C'est sûr que ça nécessite un courage politique. À Montréal, on n'élisait pas, il y a dix ou quinze ans, des politiciens qui se présentaient avec des projets de



Une cycliste traverse le boulevard Henri-Bourassa, sur la piste de l'avenue Christophe-Colomb. (Photo : Philippe Rachiele, JDV)

LE CARREFOUR DE TES AMBITIONS PREND-LE !

Dans Ahuntsic Bordeaux-Cartierville, le Carrefour jeunesse-emploi vous offre les services suivants :

Recherche d'emploi • Études, formations, stages
Entrepreneuriat • Développement de projets
Accompagnement personnalisé



Ahuntsic
Bordeaux-Cartierville

Ça commence ici.

Carrefour jeunesse-emploi
Ahuntsic Bordeaux-Cartierville

514 383-1136

10794, rue Lajeunesse bureau 105

À deux pas de la station de métro Henri-Bourassa

cje-abc.qc.ca

mobilité. Le mot mobilité n'était pas utilisé comme aujourd'hui. La notion même de mobilité n'existait pas. On parlait exclusivement de transport, en s'attardant uniquement à l'aspect technique du déplacement.

D'où vient le terme mobilité?

La mobilité est une notion qui est née chez les anthropologues et les sociologues, mais cela a permis de constater que le déplacement des personnes ne se limite plus aux seuls véhicules. Ce sont aussi des habitudes de vie. C'est désormais une culture. Ce sont des choses beaucoup plus complexes que seulement des flux entrants et sortants sur un boulevard. Nous sommes dans un changement de paradigme. Depuis les vingt dernières années, dans toutes les grandes villes, nord-américaines ou européennes, c'est vraiment un axe majeur de préoccupation. La mobilité est centrale et c'est là-dessus qu'on veut agir.

Est-ce qu'on ne fait pas surtout du marketing politique avec le terme mobilité?

Je suis plutôt du côté de ceux qui réfléchissent. Cela dit, il y a énormément de com-

munication à ce sujet et ce mot est sûrement utilisé à tort et à travers. En même temps, on a toujours fait cela avec des termes comme fluidité, vitesse, accessibilité, économie. Les termes changent et il y en a qui deviennent magiques. C'est pratique. C'est vrai qu'on ne peut pas être contre la mobilité. Ce terme semble vertueux par défaut. Ce qui est plus compliqué, et je le vois en tant que chercheur, c'est que la mobilité concerne chaque personne individuellement. Tout le monde a un avis très précis parce que c'est le corps qui est mobile. Dès qu'on se lève du lit le matin, on doit tous se rendre quelque part dans la journée, on va emmener les enfants à l'école, etc. C'est vraiment au quotidien de nos vies.

Est-ce que la durée des travaux ne jouera pas en défaveur de ce genre de projets dans l'opinion publique?

Cela va être difficile à vivre probablement, comme pour tout grand projet urbain. On l'a vu pour le REV [Réseau express vélo], il y a eu des travaux pas possibles à certains endroits. Comme usager, il faut se projeter dans le futur en se disant que quand ce sera fini, ça aura un maximum de sens.

Je pense qu'il y a aussi des questions de financement. Si les projets structurants de transport qui ne favorisent pas systématiquement l'automobile étaient mieux et davantage financés par le gouvernement provincial, on pourrait les faire plus rapidement. L'enjeu du financement est fondamental. Ce projet [le boulevard Henri-Bourassa] est à cheval sur plusieurs arrondissements. Il représente un changement majeur dans la ville. C'est un projet très difficile à piloter, alors que la ville a été agencée pour l'automobile. Nous sommes dans une situation où tout changement sera très compliqué.

Observe-t-on des changements de cette ampleur dans le monde qui ont bien fonctionné?

Je pense à la ville de New York, où on veut instaurer un péage à l'entrée de Manhattan. Des chercheurs débattaient autour de l'expérience de Stockholm. Dans cette ville, ça s'est bien passé quand le péage a été mis en place. Le transport en commun a connu une forte augmentation. Les gens avaient une solution de rechange. On a compliqué la vie à l'automobile, mais du même souffle on a offert autre chose. On en revient à l'Amérique du Nord où nous avons un grave problème de subventions pour les autres modes de

déplacement que l'automobile. Si on prenait une petite partie pour financer des projets en transport en commun, cela changerait complètement le portrait.

Vous êtes bloqué parce qu'il y a d'énormes travaux quelque part? Ce n'est pas grave, car vous avez un bus aux quatre minutes qui vous permet de vous déplacer sans encombre jusqu'à destination. En ce moment, la gouvernance, les modes de financement et la culture générale nord-américaine pro-automobile empêchent qu'on y arrive. Nous nous sommes mis nous-mêmes dans cette impasse.

Qu'est-ce qui induit le changement? Les infrastructures ou le comportement?

En transport, on dit toujours que c'est la poule et l'œuf. Est-ce que les infrastructures viennent d'abord et changent les comportements, ou bien ce sont les comportements d'abord qui font que les infrastructures augmentent? Les deux fonctionnent en parallèle et, en ce moment, nous n'en avons pas les moyens. Une des raisons est probablement politique. On a fait des choix culturels. Le transport en commun est sous-financé au Québec. C'est dramatique. JDV

DÉVELOPPEZ VOS COMPÉTENCES EN BÉNÉVOLAT AVEC NOUS!

NOS PROGRAMMES

ACCOMPAGNER LES JEUNES (FORMATIONS RÉGULIÈRES)

FORMATIONS SUR MESURE EN RELATION D'AIDE

ATELIERS JEUNESSE

INSCRIPTIONS EN COURS!



abqsj.org

Immeubles de 9 logements et plus, institutions, commerces et industries

La collecte des **résidus alimentaires** offerte dans le district du Sault-au-Récollet **dès le 6 novembre 2023.**



Merci d'y participer en déposant vos restes de table dans les bacs fournis. **Cette nouvelle collecte remplace la collecte des ordures ménagères du lundi.**

Consultez Info-collectes : montreal.ca/info-collectes

Ahuntsic-Cartierville
Montréal 

DOSSIER: HENRI-BOURASSA

De nombreuses intersections dangereuses pour piétons et cyclistes



Loubna **Chlaikhy** | Journaliste de l'Initiative de journalisme local

À Ahuntsic-Cartierville, notamment sur le boulevard Henri-Bourassa, plusieurs intersections sont dangereuses pour les piétons et les cyclistes, qui sont particulièrement vulnérables.

Entre 2014 et 2022, on a enregistré 1 710 collisions dans l'agglomération de Montréal, selon le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM). De ce nombre, 842 impliquaient un piéton et 247 un cycliste. Fait à signaler, 234 se sont soldées par un décès (29 rien qu'en 2020).

La carte interactive du SPVM indique 16 intersections où on a enregistré une collision, entre 2014 et 2020, sur Henri-Bourassa (voir le tableau). Trois impliquent un décès et plusieurs des blessés graves.

Si les artères principales sont au cœur de la question de la sécurité routière, tout particulièrement pour les personnes âgées, Henri-Bourassa est particulièrement dangereuse. Le réaménagement prévu pour bientôt va-t-il changer la donne?

Difficiles à traverser

Le 5 octobre dernier, un autre piéton a été heurté par un automobiliste tandis qu'il

traversait le boulevard de l'Acadie. Selon Sabrina Gauthier, porte-parole du SPVM, après la collision, le trentenaire se trouvait dans un état critique. Un drame de plus qui vient s'ajouter à tant d'autres.

«À Ahuntsic-Cartierville, les collisions routières avec piétons se produisent surtout aux grandes intersections. La vitesse des automobilistes y est plus élevée, donc les blessures sont plus importantes. Le temps de réaction est également plus grand», explique Sandrine Cabana-Degani, directrice générale et porte-parole de Piétons Québec.

L'attente parfois longue avant le passage au vert des feux piétons conduit également certains piétons à adopter des comportements à risque en traversant au feu rouge. À l'inverse, certains feux ne laissent parfois pas le temps aux piétons de compléter leur traversée. On pense en particulier aux aînés, qui se déplacent plus lentement et sont sur-représentés parmi les décès de piétons sur les routes au Québec. D'autres intersections ne sont tout simplement pas équipées de feux de circulation et laissent les usagers au dépourvu...

Autant de facteurs qui expliquent le constat actuel, sans nier la part de respon-

sabilité de nombreux conducteurs, qui ne respectent tout simplement pas le Code de la sécurité routière. Des solutions existent, toutefois.

Repenser la circulation

Les élus s'impliquent davantage dans la sécurité routière. «Dans les rues résidentielles, les arrondissements ont commencé un travail intéressant d'aménagement de la circulation, comme d'ajouter des saillies de trottoirs ou des dos d'âne pour ralentir la circulation», assure la porte-parole de Piétons Québec.

Ces solutions sont plus difficiles à ins-taurer sur les grands boulevards, puisque la fluidité doit être maintenue pour éviter la congestion. «Au sujet des intersections qui ne sont pas gérées par des feux de circulation, une analyse est en cours pour déterminer si certains changements de sens uniques menant à une interdiction de virage à droite peuvent améliorer la sécurité des déplacements sans nuire à l'accessibilité du secteur», indique-t-on à la Ville de Montréal.

Sur Henri-Bourassa, l'ajout de pistes cyclables et de voies réservées aux autobus permettra-t-il de diminuer le risque d'accident? Ça reste à voir. À la fin du mois de septembre, il y a justement eu l'ajout d'un feu cycliste à l'intersection de l'avenue Christophe-Colomb, avec un temps de traverse pour piétons augmenté (à plus de 40 secondes). Cette mesure offre plus de temps à tous les usagers hors véhicules de traverser les huit voies du boulevard Henri-Bourassa à cet endroit.

Changer de mode

Plus il y a de voitures, plus les risques de collision augmentent. Diminuer le recours à l'automobile en privilégiant d'autres modes de transport (vélo, marche, transport en commun...) est donc une piste encouragée par de nombreux organismes. Ahuncycle, par exemple, a récemment lancé un nouveau programme baptisé Bienvélo pour équiper

les nouveaux arrivants de bicyclettes et les former à circuler en toute sécurité.

On est toutefois loin du compte puisqu'à Ahuntsic-Cartierville, 59 % des déplacements se font en auto solo privée contre 14,8 % en transports actifs, selon la dernière enquête de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM). JDV

Les intersections du boulevard Henri-Bourassa où on recense des collisions 2014-2020 (* avec décès)

L'ACADIE
MARCELIN-WILSON*
BOIS-DE-BOULOGNE
VERVILLE
SAINT-LAURENT
LAVERDURE
LAJEUNESSE
MILLEN
SAINT-HUBERT
DE LA ROCHE
CHRISTOPHE-COLOMB
FRANCIS
TACHÉ*
PAPINEAU*
D'IBERVILLE
SACKVILLE
Source: SPVM



Des voitures ont heurté un muret de béton, au coin des boulevards Henri-Bourassa et Saint-Laurent. (Photo : Philippe Rachiele, JDV)

UNE PAGE D'HISTOIRE

Henri Bourassa n'était pas n'importe qui



Jacques **Lebleu** | Chroniqueur, Société d'histoire d'Ahuntsic-Cartierville

Henri Bourassa n'aurait pas reculé devant une discussion houleuse au sujet de la quasi-autoroute qui porte son nom aujourd'hui. Il ne craignait pas les polémiques. Ses écrits pouvaient susciter la controverse.

Homme politique et journaliste, il est né le 1^{er} septembre 1868 à Montréal et y est décédé le 31 août 1952. Il était d'abord un influent leader nationaliste canadien, qui souhaitait renforcer l'indépendance croissante du Canada par rapport à l'Empire britannique. Henri Bourassa était en même temps un défenseur des droits de la population canadienne-française au Canada.

Sa carrière politique fédérale débute à une époque où la plupart des Canadiens anglais se considèrent toujours fièrement comme étant sujets de l'Empire britannique. Au moment où la Grande-Bretagne entre en guerre en Afrique du Sud, la majorité du Canada anglais ressent le besoin de la soutenir.

Henri Bourassa, jeune député libéral qui semble destiné à une carrière brillante, démissionne de son poste au mois d'octobre 1899, en opposition au soutien de son parti aux politiques impérialistes. Il dénonce la décision du gouvernement libéral de Wilfrid Laurier d'envoyer des troupes canadiennes volontaires au combat sans consulter le Parlement.

D'Ottawa à Québec

Il se tourne par la suite vers la politique provinciale. Élu à l'Assemblée nationale du Québec en 1908, il y siège jusqu'en 1912.

À Montréal, en 1910, il fonde, pendant ce mandat, le quotidien *Le Devoir*, un journal encore influent aujourd'hui. Il en est le rédacteur en chef jusqu'en 1932.

Au début de 1917, en pleine Première Guerre mondiale, le recrutement du Corps

expéditionnaire canadien est au plus bas. Le premier ministre conservateur, Sir Robert Borden, annonce le 18 mai 1917 que le gouvernement imposera la conscription au Canada. Le 25 mai, il propose au chef libéral Sir Wilfrid Laurier de former un gouvernement de coalition où libéraux et conservateurs s'uniraient pour appliquer la mesure. Laurier rejette la proposition le 6 juin.

Borden tente alors de renforcer son gouvernement en y admettant certains libéraux. Influencés par la ferveur de la presse anglophone pour la conscription, plusieurs politiciens libéraux et indépendants acceptent l'invitation de Borden. Il forme, le 12 octobre, un gouvernement d'union comprenant 12 conservateurs, 9 libéraux ou indépendants et 1 travailliste.

Au déclenchement des élections, Wilfrid Laurier n'ose pas soutenir la conscription, conscient de la grande influence d'Henri Bourassa auprès des électeurs canadiens-français, qui y sont réfractaires.

Robert Borden déclare que, si les libéraux sont élus à l'élection qui vient, Henri Bourassa sera leur véritable chef et qu'il retirera le Canada de la guerre. Les élections générales du 17 décembre 1917 donnent aux unionistes une forte majorité.

Par la suite, bien qu'Henri Bourassa poursuive sa carrière politique, son influence devient moins significative. Il conserve une vision fédéraliste typique des libéraux. S'il souhaite que la culture canadienne-française résiste à l'assimilation et obtienne l'égalité des droits dans tout le pays, il demeure tout de même associé à la notion de biculturalisme.

Très peu de temps après son décès, la Ville de Montréal lui rend hommage en désignant boulevard Henri-Bourassa la plus grande infrastructure routière en construction au moment où l'automobile triomphe, au milieu



Portrait d'Henri Bourassa pris vers 1920. (Photo : Fonds Dupras et Colas, BANQ, photographe inconnu)

des années 1950. Auparavant, les Irlandais du voisinage avaient nommé ce chemin de campagne Kelly Street.

En 1966, Henri Bourassa est honoré une

nouvelle fois à l'ouverture de la station de métro qui porte son nom, à l'angle du boulevard Henri-Bourassa et de la rue Berri. JDV

Emmanuel Dubourg FCPA, EMBA
Député fédéral de Bourassa – MP for Bourassa

5835 Boulevard Léger, Bureau 203
Montréal-Nord, Québec
H1G 6E1

1-514-323-1212
Emmanuel.Dubourg@parl.gc.ca

Avèz Map Maché
À vos côtés – At your side – A su lado – Al vostro fianco – Ana Mankoun

Pour en savoir plus :

www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/henri-bourassa-1

www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/gouvernement-dunion

PAR ICI, LA CULTURE!

Le Chœur Massenet n'a pas pris une ride

Hassan **Laghcha** | Journaliste indépendant

C'est l'une des rares chorales francophones autonomes au Canada. Fondé en 1928 par Charles Boulet, le Chœur Massenet s'approche fièrement de son centenaire.

Installé dans le quartier Ahuntsic depuis 40 ans, ce chœur a su, au fil des saisons, garder intacte la réputation enviable qu'il s'était forgée dès sa création, grâce à ses principes de fonctionnement et aux exigences établies par son fondateur.

Le *Journal des voisins* en a discuté en entrevue avec sa directrice artistique et musicale, Lucie Roy.

Longue histoire

«Lors des grands événements que furent l'Exposition universelle de 1967 et les Jeux olympiques de 1976, Massenet était LE chœur qu'on réclamait», rappelle la cheffe de cette chorale. Elle souligne que la formation était, à l'époque, le chœur de l'Orchestre symphonique de Montréal.

Lucie Roy s'attarde sur les caractéristiques du mode de fonctionnement de cette chorale formée d'une cinquantaine de bénévoles, dont la plupart sont des résidents de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville. Elle souligne l'importance primordiale accordée

à la formation des choristes, notamment par des ateliers de perfectionnement vocal et musical. C'est la marque de fabrique de ce chœur, alors que le fondateur voulait populariser la musique polyphonique et le chant choral hors des milieux paroissiaux.

«Depuis sa fondation, le Chœur Massenet a toujours préservé son autonomie, ajoute la directrice artistique. Il n'a jamais été rattaché à une église. C'est un choix. Charles Boulet tenait beaucoup à ce qu'il y ait une diversité dans la programmation. Parce que si on était rattaché à une église, on se devrait d'agrémenter les liturgies et faire un certain nombre de messes par année.»

Toutefois, cette autonomie a un prix. Il faut notamment payer un loyer à l'église Saint-Jude où cette chorale a élu domicile depuis 20 ans. Lucie Roy évoque aussi toute la difficulté du financement. «Seuls les chœurs professionnels bénéficient de subventions, indique-t-elle. Nos seules ressources proviennent des campagnes de financement et des donations. C'est extrêmement difficile!»

Noël angélique

Chaque saison, le Chœur Massenet présente au moins deux concerts, l'un au temps des Fêtes et l'autre au printemps, avec deux



Le Chœur Massenet en pleine représentation, en 2019. (Photo : Chantal Poulin, courtoisie, Chœur Massenet)

programmes différents. «Pour cette année, on aura le programme Noël angélique (*Gloria in excelsis Deo*) et, au printemps, on présentera un programme avec un ensemble orchestral composé de cinq à sept instru-

mentistes», annonce la directrice. Elle affirme au passage que la sauvegarde du répertoire français des cantiques de Noël lui tient à cœur.

Toujours quant au fonctionnement de l'ensemble, cette mezzo-soprano professionnelle soutient que «ce travail de longue haleine exige beaucoup de patience pour accompagner les choristes dans leurs apprentissages; surtout pour qu'ils apprennent à repousser leurs limites et à accroître leurs possibilités lyriques».

Pour mener ses choristes vers l'excellence, Lucie Roy s'appuie sur ce qui fait sa force. Elle est l'une des rares dirigeantes de chœurs à avoir à la fois une formation en piano et en direction chorale. Elle possède en plus une solide expérience professionnelle comme chanteuse lyrique au sein de plusieurs ensembles de renom, notamment le chœur de l'Orchestre symphonique de Montréal. JDV

www.choeurmassenet.com

Saviez-vous que Meta bloque les médias canadiens sur Facebook et Instagram?

Abonnez-vous à l'infolettre
du Journal des voisins
pour ne rien rater
de l'actualité locale!

JDV

ÇA BOUGE!

Gymnix fête ses 50 ans en grand



Olivier **Paiement** | Journaliste indépendant

Cinquante ans, sept Olympiennes, 14 gymnastes aux championnats du monde, mais surtout, une fierté locale qui a permis à des milliers de jeunes filles de s'épanouir dans leur sport. Le club de gymnastique artistique féminine Gymnix, situé au Complexe sportif Claude-Robillard, célèbre un demi-siècle d'existence et ne déroutait pas.



Stéphanie Boucher, une des nombreuses athlètes à avoir fréquenté le club Gymnix. (Photo: courtoisie, Club Gymnix)



Ginette Dufresne aux barres asymétriques. (Photo: courtoisie, Club Gymnix)

Au tournant des années 1960 et 1970, le sport mineur organisé se faisait rare au Québec, surtout pour les filles. Les jeunes jouaient au hockey et au baseball dans la rue ou au parc, sans plus.

C'est dans ce contexte que Nicole MacDuff, professeure d'éducation physique à l'Université de Montréal, eut l'idée de mettre sur pied un club de gymnastique féminine. Elle s'est donc alliée à d'autres professeurs de son école et à des employés de la Ville de Montréal pour fonder Gymnix, en 1973.

L'organisation a commencé ses activités au pavillon d'éducation physique de l'Université de Montréal, qui était alors situé au coin des avenues du Mont-Royal et du Parc. Elle s'est ensuite installée au Centre d'éducation physique et sportive de l'Université de Montréal (CEPSUM) lorsqu'il a été construit pour les Jeux olympiques de Montréal de 1976.

Dans un garage

Après les Olympiades, Gymnix a déménagé ses pénates dans un Complexe sportif Claude-Robillard flambant neuf à Ahuntsic-Cartierville. Francine Bouffard, qui est aujourd'hui directrice artistique et entraîneuse pour le club, a fait partie de la première cohorte de gymnastes à l'époque. Elle révèle un fait insolite : « On a hérité d'un local qui était l'ancien garage! »

Cinquante ans après sa fondation, Gymnix s'est démarqué comme étant un des clubs de gymnastique les plus marquants du Québec. De jeunes athlètes de partout dans la province s'y joignent pour développer leur talent.

Sur le plan artistique, il figure aussi parmi les plus innovants, explique M^{me} Bouffard : « On a été précurseur de plusieurs techniques. On est un club de référence au Québec et au Canada. » Le club compte aussi sur un important volet récréatif, permettant à un plus grand public de jeunes de pratiquer le sport.

Pour les filles

De nos jours, les jeunes filles sont de moins en moins actives. Dans ce contexte, Gymnix peut se targuer d'un fait d'armes

rare. Non seulement ses athlètes sont majoritairement de la gent féminine, mais ses entraîneurs et dirigeants aussi. « On fait bouger des jeunes filles qui arrêtent souvent le sport à cet âge. Je suis fière de la jeunesse qu'on a ici », relate M^{me} Bouffard.

Elle explique que les bénéfices qu'offre le programme vont plus loin que le sport : « Ce ne sont pas juste des athlètes. La formation ne se limite pas à faire trois ou quatre pirouettes. On a un impact sur leur vie. »

Pour célébrer son 50^e anniversaire, Gymnix a fait peau neuve et utilise un gymnase flambant neuf. L'espace a été agrandi, la ventilation améliorée et les infrastructures gymnastiques ont été bonifiées, rendant l'endroit plus sécuritaire pour les athlètes. De plus, l'International Gymnix, qui avait

fait pause pendant trois ans à cause de la pandémie, tiendra sa 30^e édition en mars prochain.

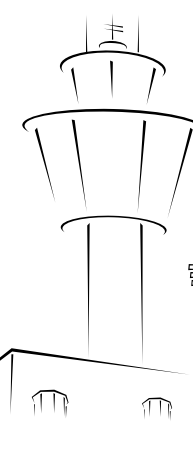
Finalement, Aurélie Tran et Frédérique Sgarbossa, deux athlètes du club, ont participé aux championnats du monde de gymnastique artistique cet automne, du 30 septembre au 8 octobre à Anvers, en Belgique, devenant ainsi les 13^e et 14^e membres de Gymnix à réaliser l'exploit.

Avec de bons résultats, elles pourraient même se qualifier pour les Jeux olympiques de Paris en 2024. La composition de l'équipe se fera en juin prochain.

Il s'agirait alors de la cerise sur le gâteau d'un premier demi-siècle rempli d'accomplissements remarquables. JDV

L'aéroport de Montréal-Trudeau S'AGRANDIT !

UN TERMINAL DE



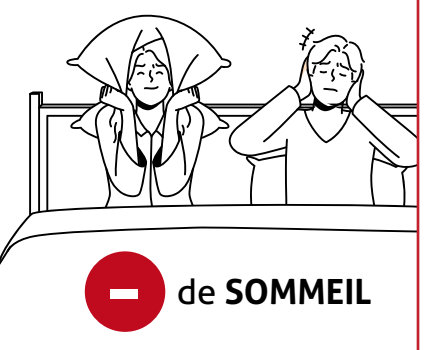
d'AVIONS



de BRUIT



de SOMMEIL



Les Pollués
de Montréal-Trudeau

PRENONS ACTION !

INFO@LPDMT.ORG • LPDMT.ORG
TÉL. : 514.381.5511

Centre Visuel F L E U R Y



OPTOMÉTRISTES ET OPTICIENS DE QUARTIER DEPUIS 1973



1540, RUE FLEURY EST, MONTRÉAL, QUÉBEC
514 381-3066 | CENTREVISUELFLEURY.COM

DANS LA TÊTE DU PROF

Donner l'envie d'écrire



Nicolas **Bourdon** | Chroniqueur

Je me sens privilégié d'avoir Arianne Chagnon comme collègue au département de français du Collège de Bois-de-Boulogne. Cette enseignante à l'enthousiasme débordant a réussi à insuffler le goût d'écrire à de nombreux élèves.

Les cours de littérature au collégial accordent habituellement une place importante à l'analyse littéraire : les cégépiens doivent rendre compte de leur compréhension de la forme et du contenu d'un texte dans une dissertation. La création littéraire occupe souvent la partie congrue du cours, mais Arianne a décidé de lui faire une bien plus grande place : ses élèves consacrent ainsi douze heures de la session à la création.

Ils écrivent quatre textes, mais seulement deux d'entre eux sont évalués. « La réécriture de l'un des textes est imposée, mais l'autre texte est choisi par l'élève. Celui-ci peut ainsi retravailler ses textes jusqu'à ce qu'il en soit satisfait. »

« Je veux que les élèves aillent au-delà de ce que le chercheur Dabène appelle leur "insécurité scripturale". Nos élèves ont parfois un rapport difficile, voire souffrant, avec la littérature. Ils voient les grands écrivains comme des génies dont les œuvres jaillissent spontanément de leurs plumes sans qu'ils aient à faire le moindre effort. Or, je leur dis que les grands auteurs font des erreurs et que leur premier jet n'est pas toujours concluant; on n'a qu'à voir les nombreuses ratures dans les manuscrits d'Hugo et de Balzac pour s'en convaincre! »

Cœur à l'ouvrage

Un texte de création est beaucoup plus personnel qu'une analyse littéraire.

« On y met son cœur et ses tripes. Ça peut être beaucoup plus motivant pour l'élève! Je suis intéressée de voir les effets de mon approche sur l'engagement des élèves, particulièrement dans le premier cours de la séquence, le cours 101, qui est un cours écueil [NDLR : un cours de français particulièrement difficile]. On sait en effet que les

cégépiens qui passent ce cours décrochent habituellement leur diplôme d'études collégiales (DEC). »

Dans le cadre de son projet de doctorat en éducation, Arianne va aussi sonder ses élèves sur leur perception de la littérature. A-t-elle changé après qu'ils se furent investis dans leurs travaux de création?

« Ce fut le cas pour moi! J'ai fait mon cégep en arts et lettres en 2012 au cégep Édouard-Montpetit et ce sont les événements de création littéraire, comme les marathons d'écriture, qui ont décuplé l'amour que je vouais à la littérature. »

« Je pense aussi, et d'ailleurs plusieurs études le montrent, qu'écrire aide à mieux lire. Quand on écrit, on doit être conscient de l'effet qu'on a sur le lecteur. L'élève n'a pas le choix de travailler la forme de son texte. Ça l'amène à être plus sensible au style d'un auteur... »

Arianne Chagnon se permet même de rêver : « Idéalement, j'aimerais que la littérature se fasse une petite place dans la vie de nos élèves et qu'après leurs études collégiales, ils continuent à écrire, ne serait-ce qu'en tenant un journal intime. J'aimerais qu'écrire cesse d'être associé à une pénible corvée, mais devienne plutôt une habitude, une activité bénéfique, qui nous permet de mieux comprendre et aimer les autres et nous-mêmes. » JDV

Surveillez le texte de fiction de
notre chroniqueur, intitulé

« Un humoriste », qui vient de
paraître sur notre site web

<https://bit.ly/477aOxd>



CAPSULE ORNITHOLOGIQUE

La Paruline à calotte noire



Jean Poitras | Chroniqueur

Une ornithologue ontarienne m'a décrit cette paruline comme « un oiseau jaune qui a reçu une goutte de peinture noire sur la tête ». Grosso modo, c'est vrai, mais la véritable description est un peu plus nuancée.

Commençons par la tête; le dessus est effectivement une calotte d'un noir profond. S'ensuivent une bande jaune de la base du bec jusqu'à la nuque, puis des joues verdâtres, et enfin une gorge jaune vif. Notons aussi chez le mâle, en plumage nuptial, un mince cercle périoculaire. Le bec est court, effilé et de couleur sombre. La femelle est similaire, mais n'a qu'une petite tache noire diffuse sur l'occiput.

Le dos, les ailes et la queue sont d'un vert olive. La poitrine est jaune avec de pâles rayures noires et les pattes sont d'un orange terne. Avec ses 12 cm de longueur, c'est la plus petite paruline présente au Québec.

La Paruline à calotte noire (*Wilson's Warbler* ou *Cardellina pusilla*) ne change pas de couleur à l'automne, bien que son plumage nous y paraisse plus terne ou un peu délavé.



La Paruline à calotte noire hoche sporadiquement sa queue, lorsqu'elle est perchée sur une branche basse. (Photo : Jean Poitras, JDV)

Comportement et habitat

La Paruline à calotte noire préfère les habitats humides ouverts, les clairières, les tourbières et les marais, bordés de buissons ou de petits arbres à feuilles caduques tels que les aulnes et les saules. Cet habitat est très souvent à proximité d'un plan d'eau. La forêt boréale avec ses pessières à lichens lui convient bien.

Les plus âgés des mâles arrivent en premier, suivis des plus jeunes mâles et des femelles.

La Paruline à calotte noire hoche sporadiquement sa queue, lorsqu'elle est perchée sur une branche basse. Le mâle chante avec vigueur pour marquer son territoire et pour chasser parfois les intrus qui n'auraient pas compris l'avertissement sonore.

Son chant est un « tchî-tchî-tchî-tchî » vigoureux.

Nidification et alimentation

Cette paruline niche au ras du sol ou parfois sur une branche basse d'un petit arbre ou arbuste. Le plus souvent, son nid se trouve

dans une touffe d'herbe ou de mousse, ou sous une branche d'un petit arbre. On peut en voir aussi sur un monticule ou un tertre bien entouré de végétation.

Ce nid, plutôt volumineux par rapport à la taille de l'oiseau, est construit en quelques jours par la femelle. Elle utilise pour cela les matériaux disponibles aux alentours : mousse, lichen, herbes.

La femelle pond de quatre à six œufs qu'elle couve seule pendant une douzaine de jours. Après l'éclosion, les deux parents nourrissent les oisillons. Le régime de la Paruline à calotte noire est essentiellement insectivore. Elle s'alimente dans le sous-bois jusqu'à un maximum d'environ trois mètres du sol. Elle glane coléoptères, larves et chenilles dans les buissons et arbres bas. On la voit parfois poursuivre une proie en vol. Des baies et autres petits fruits complètent le menu.

Les oisillons quittent le nid au bout d'une dizaine de jours. Ils continueront à être nourris par leurs parents pendant encore 25 ou 30 jours. Dès qu'ils sont autonomes, ils se dispersent et quittent le territoire de nidification.

Territoire et migration

La Paruline à calotte noire niche dans la forêt boréale de la limite nord des arbres jusqu'au sud du Canada, ainsi que dans le nord de la Nouvelle-Angleterre. Sur la partie ouest du continent, on la retrouve en Alaska, dans les Rocheuses et sur la côte Ouest jusqu'au nord de la Californie. Elle est plus abondante dans l'ouest que dans l'est, mais est absente des grandes prairies du centre, l'habitat ne lui convenant pas.

Au Québec, elle couvre l'ensemble du territoire sauf dans la plaine du Saint-Laurent, celle de l'Outaouais, et les Basses-Laurentides, où l'urbanisation s'est faite au détriment des habitats favorables.

Cet oiseau arrive en mai; il niche en juin et au début de juillet, puis élève ses petits en juillet et au début d'août. Il commence à nous quitter en octobre lorsque les insectes se font plus rares. Il hiverne en Amérique



Les grands parcs-nature de l'Île-de-la-Visitation, du Bois-de-Liesse et du Bois-de-Saraguay sont des endroits privilégiés pour observer la Paruline à calotte noire durant sa migration d'automne. (Photo : Jean Poitras, JDV)

centrale, au nord de la Colombie, et certains individus se retrouvent autour du golfe du Mexique.

Dans l'arrondissement d'Achims-Cartierville, comme partout sur l'île de Montréal, on voit la Paruline à calotte noire seulement aux migrations du printemps et de l'automne. Les grands parcs-nature de l'Île-de-la-Visitation, du Bois-de-Liesse et du Bois-de-Saraguay sont des endroits privilégiés pour l'observer.

Tendances

La deuxième édition de l'*Atlas des oiseaux nicheurs du Québec méridional* décrit la Paruline à calotte noire comme un nicheur migrateur peu commun avec une possible contraction de son aire, et des effectifs en possible diminution. Il faut dire que la plupart des individus de cette espèce nichent au nord du territoire couvert par cet atlas, et ce, dans des endroits peu accessibles; de ce fait, les données pertinentes sont assurément incomplètes. JDV



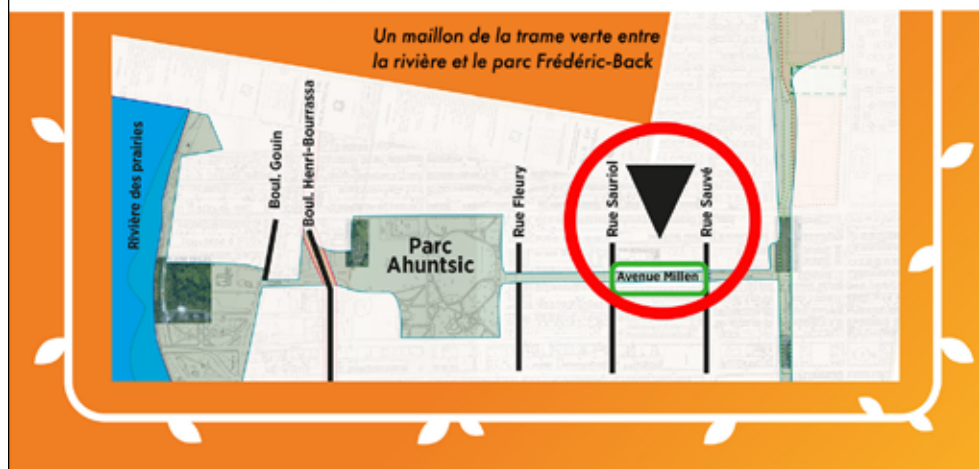
La Ligne verte Millen - un maillon de la Trame verte d'Aahuntsic
Pour créer un maillon essentiel de la trame verte aahuntsicoise, Mobilisation environnement Aahuntsic-Cartierville (MEAC) a soumis au budget participatif de la ville de Montréal la proposition de

réaménager l'avenue Millen entre les rues Sauriol et Sauvé

Ce tronçon, qui comporte actuellement 6 voies asphaltées dédiées à l'automobile tandis que la circulation y est modeste, présente un grand potentiel de déminéralisation. Une partie de la chaussée serait remplacée par un couloir végétal doté d'un sentier, de micro-forêts, d'un espace aménagé permettant la réalisation d'une classe plein-air et d'espaces de jardinage pour les résidents.

Un pôle de mobilité pourrait être établi pour faciliter l'accès des résidents à des véhicules partagés, des bornes de recharge, des BIXI et des aménagements sécuritaires pour piétons et cyclistes. Étant déjà à proximité de deux stations de métro et de plusieurs lignes d'autobus, c'est l'emplacement idéal pour l'adoption de modes de transports actifs et collectifs. Le remplacement d'une partie de la chaussée par des espaces végétalisés permettrait d'améliorer la qualité de l'air, de créer un îlot de fraîcheur et de favoriser une meilleure gestion des eaux de pluie. En somme, la Ligne verte Millen offrirait un paysage urbain renaturalisé, apaisé, et moins bruyant en adéquation avec la nouvelle réalité climatique.

La réalisation de cette proposition pourrait constituer un projet pilote pour l'ensemble de la ville quand la largeur excessive d'une rue le permet.



Le budget participatif de Montréal permet aux citoyens de proposer des idées qui ont le potentiel de transformer la ville.

C'est un exercice de démocratie où tout un chacun peut s'appropriier la ville de demain simplement en votant pour son projet préféré. Parmi les propositions déposées cette année, la **Ligne verte Millen** est l'une de celles qui pourraient propulser Montréal à l'avant-garde de la lutte aux changements climatiques si elle venait à se concrétiser. Elle se veut l'amorce d'un corridor végétal.

Le vote se tiendra en ligne du
29 septembre au 29 octobre
Pour accorder votre vote au budget participatif de la ville de Montréal à notre proposition citoyenne
utilisez le code QR ou allez à :

realisonsmtl.ca/budgetparticipatifmtl/news_feed/27-ligne-verte-millen



pour plus d'informations comitemeac.com/lignevertemillen


**Mobilisation environnement
Aahuntsic-Cartierville**

Mobilisation environnement Aahuntsic-Cartierville (MEAC) est un comité citoyen actif depuis 2015 pour mobiliser la communauté du quartier autour des enjeux environnementaux.

 **Solon**

Ce projet bénéficie du soutien de Solon dans le cadre du projet Mobilité de Quartier.

JEUNES VOISINS

L'interculturalité et son importance



Adrian **Ghazaryan** | Chroniqueur

Il y a très longtemps, l'humanité vivait dans une société renfermée, constituée d'un seul peuple, étant donné que l'immigration n'était pas un phénomène répandu. Cette réalité a subi un changement significatif pendant l'ère moderne.

Aujourd'hui, dans bien des États, la population est composée d'individus d'origines différentes. L'interculturalité est donc devenue un élément au cœur de plusieurs pays influents dans le monde.

Si je traite de ce sujet, c'est qu'il est important de reconnaître son existence dans notre vie quotidienne. Qu'on le réalise ou pas, on entre tous en relation avec de nombreuses personnes appartenant à une culture différente de la nôtre. En conséquence, il faut

savoir s'y prendre afin d'entretenir des relations saines et respectueuses avec autrui.

S'ouvrir et s'adapter

L'ouverture d'esprit est essentielle à la communication interculturelle, puisqu'elle crée un pont entre les deux communicateurs, favorisant un échange efficace. Rien ne sert de discuter avec quelqu'un qui est fixé sur ses propres opinions, puisque celui-ci ne désire pas sortir de sa zone de confort.

De plus, l'adaptation au contexte de chaque conversation est primordiale. Il est donc préférable de changer son comportement en fonction des normes et habitudes du bagage culturel de l'autre, afin de ne pas paraître irrespectueux.

Enfin, pour imager notre rôle au sein de



Interculturalité: une force! (Photo: Diva Plavalaguna, courtoisie, pexels.com)

l'interculturalité, on pourrait dire que le pays dans lequel on vit est comme une marmite, que la société dont on fait partie représente la soupe et que chaque culture à laquelle on appartient en est un ingrédient.

Une soupe composée de plusieurs ingrédients complémentaires est bien plus savoureuse que celle qui est trop homogène, ne pensez-vous pas? JDV



Découvrez nos solutions numériques

Optimisez votre temps en gérant vos finances de chez vous via AccèsD mobile ou ordinateur.

- Consulter vos transactions de façon virtuelle
- Payer vos factures
- Effectuer vos virements
- Consulter vos soldes
- Déposer vos chèques

Et plus encore!

 **Desjardins**
Caisse du Centre-nord
de Montréal

NOS VOISINS VENUS DU VASTE MONDE

Roberto López, la curiosité artistique sans frontières



Hassan **Laghcha** | Journaliste indépendant

En 2010, l'auteur-compositeur-interprète Roberto López, résident d'Ahuntsic, a eu le prix Révélation Radio-Canada en musique du monde.

Cette distinction représentait le tournant qualitatif dans le parcours de cet artiste né à Bogotà, en Colombie, pays qu'il a quitté en 1994 pour faire ses études en jazz à Montréal. Car la métropole du Québec est l'un des hauts lieux de cette musique en Amérique du Nord.

« Étudier aux États-Unis n'était pas possible, vu les frais exorbitants », dit-il en se souvenant de ses belles années sur le Plateau Mont-Royal en compagnie de ses camarades étudiants venus de partout au monde.

« On profitait pleinement de la vie artistique bouillonnante dans ce quartier cosmopolite », raconte Roberto López.

Parallèlement à ses études, il multiplie ses collaborations de tous genres, notamment des compositions de musiques originales pour des courts métrages, des films d'animation, des documentaires, des jeux vidéo et des pièces de théâtre, tout en donnant des prestations en salles de spectacles.

Tombé en amour avec son nouveau pays et sa vie culturelle et artistique foisonnante, il a eu envie de rester, après la fin de ses études.

Se faire connaître

« Au fil de mes collaborations, le besoin de faire ma propre musique devenait de plus en plus irrésistible », indique-t-il. Ainsi, en 2005, il réalise son premier disque, *Qué Pasa?*, avec le Roberto López Project, pour lequel il reçoit le prix de la Fondation du maire de Montréal et le Prix des Francopholies. Il ouvre d'ailleurs ce festival en 2007!



Le musicien Roberto López, d'origine colombienne, propose un jazz inspiré de son pays natal dans son disque *Azul*. (Photo: courtoisie, Félix Renaud)

PHASE FINALE DE 12 UNITÉS
PLUS QUE 8 DISPONIBLES!



PHASE III

HENRI B



CONDO-MAISON

- 3 CHAMBRES SUR 3 ÉTAGES
- ENTRÉE ET TERRASSE PRIVÉES
- STATIONNEMENT INTÉRIEUR
- CONSTRUCTION DE BÉTON
- ACCÈS INTÉRIEUR AU GYM ET AU CHALET URBAIN
- À PARTIR DE 842 500 \$ + TAXES

LIVRAISON IMMÉDIATE

VISITES LIBRES

tous les samedis de 10 h à 15 h
et les lundis de 12 h à 17 h

BUREAU DE VENTE
10862, rue Basile-Routhier
Montréal, QC H2C 0B2
514 755.0333
henribcondos.com

Son immersion dans la scène locale lui permettait peu à peu d'en connaître le mode de fonctionnement. C'est avec son deuxième album, *Soy Panamericano*, sorti en 2009, qu'il obtient la distinction de Révélation Radio-Canada en musique du monde, ainsi qu'une nomination aux Prix Juno pour l'album de musique du monde de 2011.

Ces reconnaissances lui ouvrent bien des portes. Elles augmentent l'appréciation des professionnels du milieu et des organisateurs des festivals pour l'originalité de sa musique. «On multipliait les participations à divers festivals à travers le Québec, dit-il. Les gens des régions découvraient avec ravissement et curiosité les musiques du monde. Les organisateurs mettaient de plus en plus

en valeur la diversité artistique grandissante dans toute la province.»

Cocktails improbables

Pour son troisième album, *Azul*, Roberto López renoue, de plus belle, avec sa formation universitaire en jazz. «J'avais le goût d'aller plus loin dans l'exploration de la musique instrumentale en écrivant des arrangements jazz sur des musiques colombiennes, que je désirais ardemment faire connaître ici», évoque-t-il.

Grâce à cet album, lui et son groupe Afro-Colombian Jazz Orchestra, formé en 2011, sont invités à tous les festivals de jazz canadiens, de Vancouver à Terre-Neuve.

La bonne réception de sa musique encou-

rage alors notre artiste à aller de l'avant dans sa passion pour les mariages stylistiques les plus improbables, alliant des rythmes afro-colombiens comme la cumbia, le porró, le mapalé à des styles urbains dans un habillage funk, jazz, rock, motown et afrobeat. Cela lui a valu plusieurs distinctions, notamment des nominations au gala de l'Association québécoise de l'industrie du disque, du spectacle et de la vidéo (ADISQ), au Gala alternatif de la musique indépendante du Québec (GAMIQ), aux prix Juno et surtout au Canadian Folk Music Awards,

en reconnaissance pour son style créole électro, en particulier, dont l'album *Criollo Elektrik* est la parfaite expression.

En 2022, Roberto López va plus loin dans la réalisation de son potentiel avec son album *Ritual*, proposant ses propres compositions et avec la participation de deux artistes de renom : la chanteuse brésilienne Flavia Nascimento et le chanteur cubain Adan de Dios.

Le compositeur, arrangeur et multi-instrumentiste ahuntsicois n'a pas fini de faire parler de lui! JDV



Les Productions Hybrida présentent un «spectacle musical» intitulé:

«Ainsi va la vie»

Première partie: Numéros humoristiques.

Maison de la culture Ahuntsic

10300 Lajeunesse, Montréal.

Samedi 28 octobre 2023, 20h00.

Réservation: <hybrida@videotron.ca>

(450)653-6816

Prix du billet d'entrée: 20.00\$

(Stationnement gratuit)

daniel kochenburger

COUVREUR - FERBLANTIER

(514) 271-1540

**Estimation gratuite
Garantie écrite**

**TOITURES DE TOUS GENRES - TOIT BLANC
ET RÉPARATION**

**125
ans**

À votre service DEPUIS

1898

Nous sommes l'original

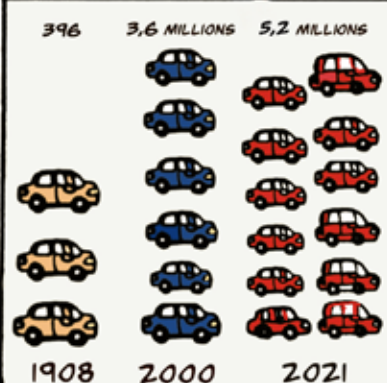
Licence RBQ: 8295-5261-02

LE JOURNAL DES PETITS VOISINS

UNE FABLE VIEILLE COMME LE MONDE



DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC, LE RÉSEAU DE TRANSPORTS EST MAJORITAIREMENT RÉALISÉ AUTOUR DE L'AUTOMOBILE. LE NOMBRE D'AUTOS NE CESSE D'AUGMENTER.



DANS LA CITÉ DE MONTRÉAL, L'IDÉE DE L'ADMINISTRATION PLANTÉ EST PLUTÔT D'AUGMENTER LA PLACE DU VÉLO DEPUIS 2017.



LE NOEUD DE LA GUERRE POUR LES AUTOS: LE RETRAIT DE STATIONNEMENT ET LA CONGESTION DES ROUTES.



À AHUNTSIC-CARTIERVILLE, UNE PERSONNE SUR DEUX A UNE VOITURE. PLUS DE LA MOITIÉ DES DÉPLACEMENTS SE FONT EN «AUTO SOLO». LES PIÉTONS ET LES VÉLOS REPRÉSENTENT PRÈS DE 15% DES DÉPLACEMENTS.



LE CANADA EST UN PAYS NORDIQUE, IL PARAÎT DONC LOGIQUE D'AVOIR UNE AUTO L'HIVER. DE PLUS EN PLUS DE PERSONNES FONT TOUTEFOIS DU VÉLO L'HIVER.



ENVIRON 30% DES CANADIENS SE DISENT PRÊT À FAIRE DU VÉLO, S'ILS AVAIENT DE MEILLEURES INFRASTRUCTURES CYCLABLES. LA MAIRESSE DE MONTRÉAL PRÉVOIT D'IMPLANter 191 KM DE VOIES CYCLABLES AVEC LE RÉSEAU EXPRESS VÉLO (REV).



AHUNTSIC-CARTIERVILLE N'A PAS FINI DE VOIR LA GUERRE ENTRE LES DEUX CLANS! UN JOUR, PEUT-ÊTRE...



LE COIN DES P'TITS VOISINS

Comptine : C'est l'Halloween!



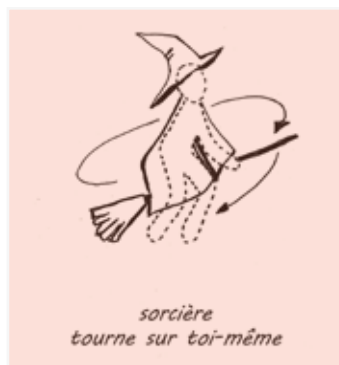
Lucie **Pilote** | Chroniqueure

La dernière soirée du mois d'octobre sera consacrée à la fête de l'Halloween.

En profiteras-tu pour récolter des friandises chez les voisins de ton quartier en leur montrant ton déguisement? Tu n'oublieras pas sans doute de les remercier.

En attendant, je te propose une de mes comptines préférées sur le thème de l'Halloween, ainsi que les gestes qui l'accompagnent.

Sur l'air connu de la chanson London bridge is falling down :



La sorcière sur son balai
vole en rond, vole en rond
La sorcière sur son balai
C'est l'Halloween



Le chat noir qui sort ses griffes
sort ses griffes, sort ses griffes
Le chat noir qui sort ses griffes
C'est l'Halloween



Le fantôme qui fait Bou ou
fait Bou ou, fait Bou ou
Le fantôme qui fait Bou ou
C'est l'Halloween



La chauve-souris qui se promène
se promène, se promène
La chauve-souris qui se promène
C'est l'Halloween



L'araignée marche à 8 pattes
à 8 pattes, à 8 pattes
L'araignée marche à 8 pattes
C'est l'Halloween



Le squelette qui danse le twist
danse le twist, danse le twist
Le squelette qui danse le twist
C'est l'Halloween

Tu peux t'inspirer des illustrations pour interpréter les personnages en chantant, mais rien ne t'empêche d'en inventer des nouveaux. JDV

SOUTIEN ALZHEIMER

Pour les proches aidants
d'une personne atteinte de la maladie d'Alzheimer.

Laissez-nous vous écouter, vous comprendre, vous informer et vous guider.

514.508.7654
1.855.508.7654
www.soutienalzheimer.com

Voici des suggestions de livres amusants dans la même thématique qu'il est possible d'emprunter à la bibliothèque de ton quartier :

- *Les 13 fantômes de l'Halloween*, Robin Muller, Ed. Scholastic, 2007 (vocabulaire et mémorisation)
- *L'Halloween au Québec*, Nathalie Desjardins, Ed. Auzou Québec, 2023 (documentaire imagier)
- *Que fais-tu dans mon grenier?* Geneviève Lemieux, Ed. Bayard Canada, 2015 (chauve-souris)
- *Il va me manger*, Luc Focroulle, Ed. Mijade, 2016 (apprivoiser la peur)

Bonne lecture et je te souhaite beaucoup de plaisir durant ta collecte de friandises.

Joyeuse Halloween,

Lucie

Recevez de l'argent maintenant pour les études postsecondaires de vos enfants.

Présentez une demande de
**Bon d'études
canadien
dès aujourd'hui!**



Pour plus d'informations
ou pour prendre un rendez-vous :

Scannez le code QR

ou appelez au 514 856-3511 poste 226

*Certaines conditions s'appliquent.

caci-bc.org

Canada



URBANIMAUX

Les Chiens Bloom, pour voir « fleurir » les gens



Brigitte **Lévesque** | Chroniqueuse, Réseau d'entraide pour les animaux d'Ahuntsic-Cartierville

Les Ahuntsicoises Josianne Bisson et Mélina Boudrias s'aiment beaucoup. Elles aiment aussi beaucoup donner aux gens. L'une est intervenante en comportement canin, l'autre en travail social. En février dernier, elles ont allié leurs forces pour lancer Les Chiens Bloom, une entreprise qui vise à offrir tous les services en thérapie assistée par le chien.

Les deux femmes dans la vingtaine ont fait connaissance l'an dernier. « Josianne donnait des cours d'obéissance à mon chien », raconte Mélina. Ces rencontres leur auront vite permis de découvrir qu'elles avaient un rêve en commun, celui de faire une différence dans la vie de quelqu'un grâce aux animaux.

« J'ai été sensibilisée jeune à ça », dit Josianne. Sa famille était un foyer d'accueil pour MIRA, un organisme connu pour ses

chiens d'assistance de mobilité. Quant à Mélina, son désir de s'impliquer davantage s'est imposé en côtoyant de près une personne avec un trouble de santé mentale et qui avait un chien d'assistance : « J'ai voulu faciliter le processus de formation », dit-elle.

Question d'autonomie

Les Chiens Bloom offre, entre autres, d'entraîner et de certifier des chiens d'assistance psychiatrique pour des gens dont l'aide de l'animal est le dernier recours. Ainsi, le chien permet au bénéficiaire de retrouver ou de maintenir une autonomie. « C'est un besoin, pas juste un plaisir », tout comme quelqu'un ayant besoin d'un fauteuil roulant pour se déplacer, précise Josiane.

Les bénéficiaires souffrent surtout de troubles anxieux (agoraphobie, stress post-traumatique, anxiété généralisée ou sociale).

« La plupart n'arrivent pas à aller à l'épicerie », affirme Josianne. Ils doivent être référés par des psychologues, des psychiatres ou des médecins. Ils peuvent avoir déjà un chien à la maison, mais l'animal doit préalablement réussir une évaluation pour être accepté.

Certification

Pour être certifié, le chien doit pouvoir effectuer trois tâches précises dans n'importe quel milieu selon les besoins spécifiques du bénéficiaire. Par exemple, mettre ses pattes sur lui s'il remue sans cesse ses jambes. « Le chien est un outil de prévention pour dire "calme-toi" » avant que ça devienne intense », explique Mélina.

Les services offerts par la jeune entreprise sont payants. Ce n'est pas un organisme à but non lucratif (OBNL), par l'entremise de laquelle il faut souvent attendre plusieurs années avant de pouvoir bénéficier d'un chien d'assistance. Les Chiens Bloom offre aussi des ateliers de zoothérapie et du soutien psychosocial.

Les personnes dans le besoin qui ont peu de moyens financiers ne sont pas pour autant oubliées avec « Le Projet Bloom »,



Josianne Bisson et Mélina Boudrias ont fondé les Chiens Bloom. (Photo: courtoisie, Chiens Bloom)

qui vise à fournir des chiens d'assistance gratuitement. Il faut en moyenne 15 000 dollars pour enclencher le processus de formation du chien, selon les co-propriétaires,

qui comptent sur les dons, la vente de produits et des commanditaires pour recueillir cette somme. JDV



Pour certaines personnes, les Chiens Bloom représentent une aide de dernier recours très appréciée. (Photo: courtoisie, Chiens Bloom)



La sécurité, ce n'est pas sorcier!
Voici quelques recommandations pour faire en sorte que la fête de l'Halloween se déroule en toute sécurité et demeure un moment inoubliable

- ☞ Porter des vêtements de couleur vive.
- ☞ Ne pas porter de masque pour ne pas réduire le champ de vision.
- ☞ Se faire accompagner des membres les plus âgés de la famille.
- ☞ Se déplacer en groupe.
- ☞ Visiter les maisons bien éclairées.
- ☞ Parcourir un côté de la rue à la fois.
- ☞ Ne traverser qu'aux intersections.
- ☞ Regarder des deux côtés de la rue avant de traverser.
- ☞ Ne pas entrer dans les maisons ni dans les voitures d'étrangers.
- ☞ Faire vérifier les friandises par vos parents avant de les manger.

Information : 514 335-0545 - info@pc-ac.org



ACTUALITÉS

Boycottage des médias canadiens sur Facebook : le *Journal des voisins* est touché

Stéphane **Desjardins** | Éditeur par intérim et rédacteur en chef

Depuis le 8 août, les contenus du Journal des voisins que vous lisez en ligne ou tenez entre vos mains ne sont plus disponibles ou partageables sur Facebook.

Ce boycottage est le moyen qu'a trouvé Meta (la société mère de Facebook) pour protester contre la loi C-18. Cette loi fédérale veut forcer le géant du web à partager avec les médias les centaines de millions de revenus réalisés avec les contenus médiatiques au Canada. Une forte majorité de Canadiens sondés en 2021 était d'accord avec cette décision.

Les géants du web, basés en Californie, ne font pas de cadeaux aux médias d'information.

La volonté de Facebook de boycotter les sites des médias d'information canadiens à

la suite de l'adoption de la loi C-18 témoigne de l'arrogance et du mépris dont font preuve ces entreprises pour les citoyens au nord du 49^e parallèle. C'est surtout un message aux politiciens américains, qui tentent de mettre en place des politiques similaires chez eux.

Google a aussi envisagé de boycotter les médias canadiens, mais n'est pas passé à l'action. Il semblerait que le géant du web soit en négociations avec Ottawa.

David contre Goliath?

Si Facebook était un pays, avec ses revenus de 116 milliards de dollars américains, il serait presque quatre fois et demie plus important que le Québec, dont le PIB dépasse légèrement les 40 milliards de dollars canadiens (ou 27 milliards \$ US). Google, avec ses 290 milliards de dollars américains de chiffre d'affaires, se compare à des pays comme le

Koweït, le Maroc, la Grèce ou le Danemark.

Ces sociétés puissantes défendent agressivement leurs intérêts. Leur but est d'enrichir leurs actionnaires. Et, rappelons-le, elles le font en espionnant et en exploitant tous les aspects de notre vie privée.

Les médias d'information, eux, sont au service de la population. Malgré leurs imperfections, ils font avancer la société et la démocratie.

Jusqu'à maintenant, le *Journal des voisins* a été superficiellement affecté par le boycottage de Facebook. Tant mieux. Cela s'explique peut-être par la cote d'amour de ce journal auprès de la population d'Ahuntsic-Cartierville. Notre média communautaire a d'ailleurs gagné de nombreux prix et distinctions.

Mais le meilleur moyen d'assurer l'avenir et la qualité des contenus du journal que



Page Facebook du *Journal des voisins* : toutes les publications ont disparu, en raison du boycottage de la loi C-18 par Meta. (Saisie d'écran, Facebook).

vous tenez entre vos mains, c'est de vous abonner à son infolettre : inscrivez votre courriel dans le formulaire intitulé **Recevez le résumé hebdomadaire**, au bas de la page d'accueil du journaldesvoisins.com. Vous pouvez également appuyer les artisans du *Journal des voisins* en devenant membre (journaldesvoisins.com/devenez-membre-du-jdv). Ce n'est pas de la charité. C'est un appui tangible à la vie de quartier et à la démocratie locale. Merci. JDV

PHASE FINALE DE 12 UNITÉS
PLUS QUE 8 DISPONIBLES !



PHASE III

HENRI B



PENTHOUSE

- 2 CHAMBRES
- TERRASSE PRIVÉE SUR LE TOIT
- STATIONNEMENT INTÉRIEUR
- CONSTRUCTION DE BÉTON
- ACCÈS INTÉRIEUR AU GYM ET AU CHALET URBAIN
- À PARTIR DE 817 500 \$ + TAXES

LIVRAISON IMMÉDIATE

VISITES LIBRES
tous les samedis de 10 h à 15 h
et les lundis de 12 h à 17 h

BUREAU DE VENTE
10862, rue Basile-Routhier
Montréal, QC H2C 0B2
514 755.0333
henribcondos.com

AÎNÉS ACTIFS

Guida Petruccelli, pilier de la communauté italo-canadienne du quartier



Maureen **Jouglaïn** | Journaliste indépendante

Guida Petruccelli, 91 ans, a dédié une partie de sa vie à briser l'isolement social des personnes âgées d'origine italienne. Son implication bénévole au sein du Club de l'âge d'or Santa Rita, notamment, lui a valu plusieurs reconnaissances.

Sur les murs de sa maison, on aperçoit plusieurs photos, alors qu'elle est entourée de personnes officielles. À la fois fière et légèrement gênée, elle sort sa Médaille du député fédéral de Bourassa qui lui a été décernée le 8 mars dernier, dans le cadre de la Journée internationale des droits des femmes.

Elle a été honorée de la mention « femme d'exception » pour son engagement auprès des résidents de la circonscription.

Une rencontre déterminante

M^{me} Petruccelli découvre le bénévolat à la fin des années 1980 par l'entremise de Marisa Ferretti Barth, une travailleuse sociale et organisatrice communautaire d'origine italienne. Cette dernière, devenue en 1997 la première sénatrice italienne à siéger au Parlement canadien, avait fondé le Conseil régional des personnes âgées italo-canadiennes (CRAIC) en 1974, qui vise à améliorer la qualité de vie des aînés d'origine italienne.

« C'était une grande femme; c'est sur elle que vous devriez écrire », suggère M^{me} Petruccelli. Le CRAIC regroupe plusieurs clubs de l'âge d'or dans le Grand Montréal, dont celui de Santa Rita, situé à quelques mètres de chez elle, rue Parthenais. M^{me} Petruccelli y cumule 40 ans de bénévolat, dont 9 en tant que trésorière et 18 comme présidente.

Des après-midis de bingo aux voyages dans le Sud pendant l'hiver, elle a organisé et animé une pléthore d'activités. « Halloween, Saint-Valentin, cabane à sucre... on n'a jamais manqué une occasion de fêter, dit-elle avec le sourire. On s'est beaucoup amusé! » Du haut de ses 91 ans, l'animatrice communautaire continue de s'impliquer plusieurs jours par semaine.



Mme Guida Petruccelli devant les photos des membres de sa famille. (Photo : courtoisie, Mme Petruccelli)

Un chemin sinueux

Guida Petruccelli est aussi une femme de famille dévouée. Elle quitte l'Italie en 1954 à bord d'un bateau reliant Naples à Halifax, un voyage de 14 jours qu'elle entreprend avec son mari et leur fille de six mois.

C'est une période rude pour arriver au Québec. On est en plein hiver et il n'y a pas grand-chose à manger : « Seulement des patates et des choux », se souvient-elle.

Heureusement, sa sœur, qui est déjà sur place, l'héberge quelque temps avant qu'elle ne trouve rapidement un travail comme couturière. Mme Petruccelli et son mari cumulent bientôt un revenu convenable : « C'était une autre époque; on mettait de 5 à 10 dollars de côté chaque semaine pour s'acheter une maison. » Après avoir déménagé quelques fois, le couple finit par

faire construire sa propre demeure dans l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville.

Être bien entourée

Depuis le décès de son mari, il y a quelques années, elle y vit seule. Si elle s'implique dans sa communauté, c'est aussi pour se sentir bien : « c'est le CRAIC qui me maintient en vie, affirme-t-elle. Ça permet de me changer les idées et de ne plus penser aux choses tristes. »

Il faut dire qu'avec ses deux enfants, cinq petits-enfants et huit arrière-petits-enfants, Guida Petruccelli est aussi très bien entourée. Son téléphone sonne d'ailleurs à plusieurs reprises pendant la petite heure de notre entrevue, comme pour la rappeler à ses obligations.

Entre sa famille et ses amies du club, elle n'a pas le temps de s'ennuyer. JDV

LES RÉSIDENCES



• INVITATION •

Portes ouvertes



Ici, tous les aînés ont les moyens,

laissez-nous vous le prouver, gratuitement!

Visites du lundi au dimanche

dans toutes Les Résidences Soleil

9h à 17h
ou sur rendez-vous

Si vous n'avez pas de moyen de transport, on peut même venir vous chercher sur rendez-vous

1 800 363-0663

St-Laurent • 115 boulevard Deguire

residencessoleil.ca • info@residencessoleil.ca

Prendre soin des autres, c'est de famille chez nous.

Sur présentation de ce coupon, obtenez lors de votre visite :

- Cadeau de bienvenue
- Repas à la résidence
- 1 chance de gagner le panier cadeau (valeur + 2 000\$, incluant un iPad mini, cartes cadeaux ...)

* Valable jusqu'au 31 octobre 2023, selon disponibilité. Consultez les détails et conditions : residencessoleil.ca Réf. JLV1-20-10

CHRONIQUE URBAINE DE QUARTIER

Des voisins et des jardins



Christiane **Dupont** | Chroniqueuse

Alors que l'été est bel et bien terminé, que la nature se fait plus frioleuse, les rencontres avec les voisins seront moins fréquentes, sauf éventuellement pour ramasser les feuilles ou encore pour pelleter!

De même, les visites dans nos potagers et aux jardinets des jardins communautaires reprendront seulement au printemps, alors que la période des récoltes touche à sa fin. Alors, pourquoi en parler? Parce que les

deux thématiques m'ont laissé un goût amer.

Bas les pattes!

Tout le monde le sait : les relations avec nos voisins ne sont pas toujours harmonieuses. Chicanes de clôture, animaux qui piétinent les plates-bandes du retraité d'à côté, enfants qui vivent leur vie de tout-petits, mais qui parfois empiètent sur le gazon bien entretenu d'un voisin, spécimen humain trop envahissant... Bref, toutes les occasions sont bonnes pour un citoyen (trop) pointilleux de



PARTICIPANTS RECHERCHÉS

**Le centre d'études avancées en médecine du sommeil (CÉAMS)
de l'Hôpital du Sacré-Cœur de Montréal
recherche des participant(e)s âgé(e)s de 65 ans à 85 ans
ayant des inquiétudes au sujet de leur mémoire
pour participer à un projet de recherche**

La participation à cette étude consiste à effectuer des tâches qui examinent la mémoire et l'attention, à passer une nuit au laboratoire de sommeil de l'Hôpital du Sacré-Cœur de Montréal et à avoir deux tests en imagerie cérébrale (IRM et TEP).

Vous ne pouvez pas participer si vous:

- Êtes fumeur/fumeuse
- Prenez de la médication pour dormir, contre l'anxiété ou la dépression
- Si vous faites des apnées de sommeil
- Souffrez de certains problèmes de santé (une vérification sera faite par un.e assistant.e de recherche)

Une compensation financière est offerte

**Pour information ou pour participer, appelez-nous au
514-338-2222 poste 2517
et laissez votre nom et votre numéro de téléphone.**

Au plaisir de vous rencontrer !



Le jardin Saint-Sulpice. (Photo: Philippe Rachiele, JDV)

se fâcher vis-à-vis de ses semblables vivant à proximité.

En revanche, d'autres résidents s'entendent tellement bien avec leurs voisins qu'ils ont des espaces communs, s'invitent les uns et les autres pour casser la croûte, et vont même à s'échanger des heures de gardiennage pour leur progéniture.

Entre les deux, il existe une autre sorte de voisin : celui ou celle qui ne veut rien savoir de ses semblables et qui affiche une indifférence marquée à leur endroit. Dans cette catégorie, il existe aussi des voisins qui craignent de devenir amis avec leurs semblables et qui ont tôt fait de mettre *le holà!* à une éventuelle relation. Cela m'est arrivé il y a plusieurs mois, et j'avoue que ce rejet fait de façon manuscrite m'a marquée; j'y pense encore!

Pourtant, je n'étais pas envahissante, mais désireuse de nouer une bonne relation avec de nouveaux voisins, ce qui fut tué dans l'œuf, comme le dit l'expression! Une aventure qui a refroidi mes ardeurs de bonne voisine, moi qui suis sociable, mais également un brin sauvage! Je n'en demandais pas tant!

Rassurez-vous : ce n'était pas à Montréal. Tout de même! Heureusement que les autres voisins des environs sont plus amicaux; leur rencontre fut un baume sur mon amertume. Je serais curieuse de savoir si d'autres ont connu un épisode semblable au cours de leur vie...

Ségrégation au jardin

Comme le rapportait Radio-Canada en août dernier, Montréal est la capitale mondiale de l'agriculture urbaine. La Ville compterait 208 hectares de potagers dans les cours arrière des maisons de ses citoyens, ajoute la société d'État. Et plusieurs arrondissements mettent à la disposition de ses résidents des jardinets dans les jardins communautaires; c'est notamment le cas d'Ahuntsic-Cartierville, qui est peut-être l'arrondissement qui en compte le plus sur le territoire montréalais.

Jusqu'à il y a quelques années, le quartier mettait les jardinets à la disposition des citoyens montréalais qui en faisaient la demande, peu importe leur arrondissement de provenance.



Et d'une année à l'autre, ces mêmes citoyens pouvaient renouveler leur présence dans les jardins communautaires sans problème. Mais il y a quelques années, la demande augmentant, la priorité fut donnée, pour les nouveaux inscrits, aux seuls résidents du territoire de l'arrondissement, les anciens ayant cependant conservé leur droit de garder leur jardinet. Certains y jardinent depuis plus de 10 ans, plusieurs d'entre eux ne sont d'ailleurs pas de première jeunesse.

Toutefois, récemment, l'arrondissement a décidé de changer les règles sans crier gare, unilatéralement, et sans proposer d'autre solution que l'expulsion. Comme plusieurs centaines d'Ahuntsicois veulent, eux aussi, un lopin de terre, et qu'il n'y a pas de place pour tout le monde, l'arrondissement a prévenu les 89 Montréalais hors territoire d'Ahuntsic-Cartierville qu'ils perdraient leur jardinet l'an prochain.

Ce fut une levée de boucliers! Une opposition s'est tout de suite formée et a donné lieu à une pétition en bonne et due forme, laquelle fut présentée au conseil d'arrondissement du 11 septembre. Coup de théâtre!

Sans doute ayant eu vent de tout ce branle-bas de combat, les élus ont annoncé d'entrée de jeu que les «expulsés» bénéficieraient d'un sursis de trois ans. L'annonce fut accueillie avec soulagement, mais un brin d'inquiétude. Les pétitions furent tout de même déposées...

Ma fille, dans la jeune trentaine, m'a fait voir un autre point de vue. Il y a trois ans, elle avait fait une demande pour un tel jardinet, sans succès. Quand on lui en a proposé un, l'an dernier, elle venait de prendre la décision de déménager dans une autre région. Trop tard!

Le problème reste entier. La solution en satisfait certains et en déçoit d'autres. Mais toutes les avenues ont-elles été envisagées?

Un compromis est toujours possible. À titre d'exemple, plutôt que d'enlever à grand-mère ce qui lui fait du bien, pourquoi ne pas avoir tenté d'y associer un nouvel inscrit?

Il me semble que le partage ne peut être que bénéfique pour les deux! Tiens: voilà qui nous ramène à la notion de bon voisinage! JDV

CARTE ÉLECTORALE DU QUÉBEC

Vous avez votre mot à dire sur les changements proposés

La Commission de la représentation électorale doit revoir la carte électorale du Québec toutes les deux élections provinciales, afin que les électrices et les électeurs soient représentés de façon juste et équitable à l'Assemblée nationale. Prenez connaissance des changements proposés à certaines circonscriptions sur le site Web www.carreelectorale.quebec.

Des audiences publiques se tiennent en ce moment dans plusieurs villes du Québec.

Peu importe votre opinion sur la nouvelle carte proposée, venez échanger avec les commissaires :

- le 2 novembre à 14 h et à 19 h, à l'Hôtel Universel, 5000, rue Sherbrooke Est, Montréal.
- les 3 et 15 novembre à 14 h (séances virtuelles).

Inscrivez-vous au www.carreelectorale.quebec pour prendre la parole à ces audiences publiques.

Vous pouvez aussi visiter ce site Web pour :

- faire un commentaire;
- déposer un mémoire.

////////////////////

Nous accordons une grande importance à cette étape de consultation publique qui nous permettra de connaître davantage les réalités et les enjeux régionaux ainsi que de mieux comprendre les liens d'appartenance des citoyens à leur collectivité. Nous analyserons avec soin les commentaires et les suggestions qui seront portés à notre attention.

////////////////////



Pour en savoir plus

- Rendez-vous au www.carreelectorale.quebec;
- Communiquez avec nous :
 - par téléphone, au 1 888 353-2846;
 - par courriel, à l'adresse info@electionsquebec.qc.ca.



Commission de la représentation
électorale du Québec

VERT... UN AVENIR POSSIBLE

Le stationnement prend-il trop de place dans le paysage ?

Frédérique **Bertrand-Leborgne** | Chroniqueuse, Mobilisation environnement Ahuntsic-Cartierville

Lorsqu'un changement social s'amorce, même s'il est positif, il est fréquent que l'on observe une résistance plus ou moins féroce avant que celui-ci ne soit accepté.

Or, pour voir se produire ce changement, il faut d'abord en parler, au moins pour changer l'angle sous lequel on considère les choses. Ce qui semblait, de prime abord, un changement catastrophique peut finalement s'avérer positif. Car un fait banal, ancré dans nos usages, se révèle soudain être moins bénin qu'on ne le pensait.

De la résistance

Il existe beaucoup de résistance lorsqu'on parle de reconsidérer l'utilisation de l'espace public dédié au stationnement. C'est probablement parce que, pour le Québécois moyen, la voiture est toujours considérée comme un incontournable lorsqu'il s'agit de mobilité. Et que toute entrave à son utilisation est vue comme catastrophique. Pourtant, son usage a un prix qui, bien qu'il puisse sembler sans conséquence au premier coup d'œil, n'est pas négligeable.

Sans qu'on y pense vraiment, l'espace public montréalais est largement monopolisé par la voiture. Une étude de la Chaire Mobilité de l'École Polytechnique de Montréal, réalisée en 2021, évaluait que 78 % de la voie publique lui était consacrée, tandis que 20 % étaient dédiés aux piétons. Certes une place grandissante est dévolue aux 901 kilomètres d'aménagements cyclables, qui n'occupent cependant que 1,5 % de la voie publique. Et les voies réservées aux autobus n'occupent que 0,5 % du bitume de nos rues.

Dans le territoire dévolu aux voitures se trouvent généralement des espaces destinés à recevoir les automobiles au repos, ainsi que d'immenses aires de stationnement privées, qui constituent de véritables îlots de chaleur. Ces espaces augmentent les distances pour rejoindre les commerces, encouragent l'utilisation de l'auto solo et nuisent à la densification urbaine.

Dans le contexte de la Conférence des Nations unies sur la biodiversité (COP 15), qui se déroulait à Montréal en avril dernier, on peut souligner que cet étalement urbain entre en compétition avec la préservation des habitats naturels vitaux pour une foule d'organismes. Ainsi, les changements d'usage des terres constituent la première cause de l'effondrement de la biodiversité auquel on assiste depuis les années 1970.

Sous-utilisée

De plus, une personne n'utilise son véhicule en moyenne que durant une heure par jour. Le reste du temps, il demeure stationné, le plus souvent gratuitement.

À Montréal, plus de 20 % de l'espace public dans les rues locales de la métropole est dédié à l'entreposage des véhicules privés, selon une étude de 2019 de la Chaire Mobilité de Polytechnique. C'est l'équivalent de 22 km², soit presque la superficie totale d'Ahuntsic-Cartierville (24 km²)!

Depuis les années 1950, les municipalités exigent l'aménagement d'un nombre minimal de places de stationnement « hors rue » en fonction de critères tels que la destination du bâtiment qu'elles desservent. Ainsi, aux États-Unis, il existerait plus de deux milliards de places de stationnement. Le pays de l'Oncle Sam (soit 8 places par voiture) compte plus de 268 millions de voitures cette année, selon le *Department of Transportation* américain.

Le coût de construction et d'entretien de ces milliards de places de stationnement est refilé à l'ensemble des consommateurs et des contribuables, qu'ils soient ou non automobilistes.

Tenu pour acquis

Pour tout automobiliste, cette multiplication des places crée l'attente qu'il existe toujours un lieu d'accueil pour son véhicule au terme de son trajet. Ce standard décourage l'amorce de changements en faveur des mobilités plus durables, qui sont essentielles à la transition socioécologique. Plusieurs



Stationnement plein à l'Hôpital du Sacré-Cœur. (Photo: Philippe Rachiele, JDV)

villes, partout dans le monde, commencent à se dégager de cette approche et changent de paradigme, pour allouer davantage d'espace à l'humain et moins à la voiture.

Ainsi, Paris a décidé d'éliminer 70 000 places de stationnement sur rue ou privés d'ici 2026, selon des chiffres publiés par le cabinet de la mairesse Anne Hidalgo, en 2021.

En 2019, la Ville Lumière comptait plus de 621 000 places de stationnement privées et sur rue, pour un parc de 462 700 véhicules, selon une étude d'APUR, une agence d'urbanisme française.

Paris entend végétaliser ces espaces publics, notamment pour atténuer les conséquences des changements climatiques, dont les canicules sont de plus en plus féroces. À Montréal, l'administration Plante a retiré 4 280 places de stationnement depuis son arrivée au pouvoir, en 2017, rapportait *Le Devoir* en février 2021.

Rappelons que Montréal compterait de

475 000 à 515 000 espaces de stationnement sur rue, sans compter les espaces privés (le Marché Central aurait ajouté plusieurs centaines de places à ses quelque 4 000 espaces de stationnement).

Le coût d'entretien annuel d'une place de stationnement sur rue se situe entre 800 \$ et 1 300 \$ selon l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, et entre 600 \$ et 1 200 \$ selon le *Victoria Transport Institute* (asphaltage, nettoyage, déneigement, réparations).

En retirant du stationnement sur rue, les élus favorisent ainsi des projets de sécurisation pour piétons et cyclistes. Le but de la Ville n'est pas de réduire l'offre de stationnement, comme à Paris, mais plutôt d'augmenter les choix en matière de mobilité.

Or, il faut poser le premier pas pour changer cette réalité et en parler pour véritablement transformer nos milieux de vie, afin qu'ils soient résilients face au dérèglement du climat.

Alors, faisons-le, ouvrons le débat. JDV



À combien revient le prix d'un stationnement?

Les coûts du stationnement ont été largement étudiés par Donald Shoup, un chercheur de l'Université de Californie à Los Angeles (UCLA). Ses travaux, qui remontent au début des années 2000, ont clairement démontré que la société payait très cher pour stationner des voitures. M. Schoup avance qu'il faut éliminer le plus possible le stationnement gratuit sur rue et le stationnement privé dans les villes, faire payer le vrai prix aux propriétaires de voiture pour pouvoir stationner leur automobile sur la rue, notamment par des parcomètres, même en banlieue et dans les rues résidentielles. L'argent ainsi récolté est redirigé vers l'aménagement et l'entretien du bout de rue (surtout les trottoirs) où est situé le parcomètre.



AVIS PUBLIC

ENTRETIEN DU BARRAGE SIMON-SICARD (REMBLAI RIVE GAUCHE) ET DES REMBLAIS AMONT ET AVAL DE L'ÎLE DE LA VISITATION

En vertu de la *Loi sur la sécurité des barrages* (RLRQ, chapitre S-3.1.01), Hydro-Québec doit inspecter le barrage Simon-Sicard ainsi que les aménagements connexes. Des travaux préalables de maîtrise de la végétation seront effectués **à compter du 23 octobre 2023**, dans les zones suivantes : barrage Simon-Sicard (remblai rive gauche) et remblais amont et aval de l'île de la Visitation.

Ces interventions nécessaires assureront la sécurité et l'intégrité des structures et des remblais.

Une entreprise spécialisée a été mandatée par Hydro-Québec pour effectuer ces travaux qui consistent à traiter certaines zones par coupe mécanique. Aucun pesticide ne sera utilisé. Les activités se dérouleront du lundi au vendredi, entre 7 h et 17 h 30.

Pour plus de renseignements :
514 385-8888, poste 3462

journaldesvoisins.com

Journal communautaire d'Ahuntsic-Cartierville

Faire un don au JDV, c'est investir dans un journalisme de qualité et de proximité. Vous pouvez également devenir membre pour 20 \$ par année. Vos contributions seront admissibles à un reçu d'impôt.

COUPON

NOM :

ADRESSE :

COURRIEL :

☐ JE VEUX DEVENIR MEMBRE
(20 \$)

☐ JE VEUX M'ABONNER
À L'INFOLETTRE
HEBDOMADAIRE

JE FAIS UN DON DE :

☐ 20 \$

☐ 50 \$

☐ 100 \$

☐ 200 \$

☐ 500 \$

☐ AUTRE MONTANT (____ \$)

À retourner avec votre paiement par chèque à :

Journaldesvoisins.com

9320, boul. Saint-Laurent, bureau 200-07
Montréal (Québec) H2N 1N7

OU 
Scannez ici
et payez directement en ligne!





Avec Christine Gauthier

C'est vu, c'est vendu !



Découvrez nos maisons sur Youtube !

Scannez le code QR, ou rendez vous à : youtube.com/@christinegauthierimmobilier



3+0 1+1
2063 Gouin Est



3+0 2+0
10804 Verville



1+0 1+0
372 Farly



2+2+2 1+1+1
10650-10654 Sackville



3+3 1+1
10565-10567 Waverly



2+0 1+1
10420 Papineau



5+0 2+0
10700 Rue Tolhurst



1+0 1+0
10265 Saint-Hubert #6

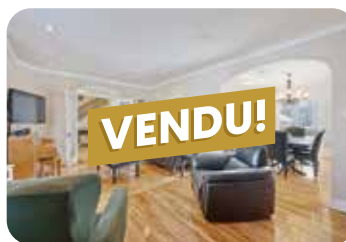


2+0 1+1
10800 Millen #1112



2+0 1+0
12292 Letellier

Nos derniers vendus



Nous cherchons activement des propriétés pour des acheteurs qualifiés.
Si vous envisagez de vendre votre propriété, un de nos acheteurs
pourrait vous convenir ! Appelez-nous!



**CHRISTINE
GAUTHIER**
IMMOBILIER

ESTIMATION GRATUITE !

Christine Gauthier inc. Société par action d'un courtier immobilier. Christine Gauthier Immobilier, agence immobilière.

514 570-4444
christinegauthier.com