

La vie dans un quartier enclavé

Mémoire présenté par Roxanne Berthold, résidente de Viauville,
à l'Office de consultation publique de Montréal à propos du
Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM)

J'ai choisi le quartier Mercier-Hochelaga-Maisonneuve il y a maintenant près de vingt ans. C'est un quartier que je connaissais peu, ayant grandi d'abord en région, puis dans l'ouest de l'île, là où les arbres sont matures, où les parcs sont nombreux et où les citoyens vivent plus vieux¹.

J'apprécie le quartier pour ses habitants, sa mixité, son entraide. Mais ce qui frappe l'œil dans l'arrondissement, c'est son immense fracture en plein centre : Assomption-Sud-Longue-Pointe. Baptisé et rebaptisé à coups de Cité de la logistique et d'Écoparc industriel, cet immense secteur qui devrait être un symbole d'un passé à ne pas répéter devient malheureusement pour le port un moyen de s'incruster davantage dans le territoire occupé par des citoyens déjà fortement enclavés par ses activités.

Or, l'Office de consultation publique qui s'est penché sur le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 – un plan qui devrait viser la multiplication des espaces verts, le soutien à la biodiversité, des milieux sains pour les citoyens et la mobilité active – présente plutôt, parmi les 22 recommandations de son rapport, deux recommandations (10 et 12) qui préconisent le transport lourd et l'augmentation des activités portuaires, précisément dans un milieu qui est déjà à saturation.

Les gens de l'est sont plus pauvres, plus malades, vivent moins vieux, sont souvent ignorés par les politiciens chargés de les représenter et sont constamment confrontés à des impératifs économiques et commerciaux qui l'emportent toujours sur leur qualité de vie.

Dans Viauville, le secteur où j'habite, le port est omniprésent. Au cours des 50 dernières années, il nous a volé l'accès aux berges, il occasionne une circulation de poids lourds intense dans notre quartier, il empiète sur nos milieux de vie, mais nous donne très peu en retour. Une belle tour d'observation (payante) dans un autre quartier à 10 kilomètres du nôtre; un parc riverain difficile d'accès par transport actif ou en commun sans d'abord respirer une bonne bouffée d'air pollué² par les activités portuaires. De plus, le pacte entre le port et les citoyens de circonscrire les activités industrialo-portuaires au sud de Notre-Dame Est a été rompu par l'arrivée d'un mauvais citoyen corporatif quérulent, Ray-Mont Logistique.

¹ <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/765569/esperance-vie-est-montreal-ouest-ciusss-est-ile>

² <https://www.ledevoir.com/societe/sante/760185/developpements-industriels-le-poumon-noir-de-montreal-inquiete-les-experts>

Pour toutes ces raisons, je m'oppose vivement à la recommandation n° 10 visant à favoriser « la fluidité et l'efficacité du transport motorisé en dédiant à la logistique des marchandises des axes de transit clairement identifiés et connectés aux réseaux supérieurs du MTQ et de la région montréalaise ». Cette « fluidité » se traduira par la construction d'une structure autoroutière à quelques centaines de mètres d'habitations, à un jet de pierre de gens qui étaient là avant l'envahissement du port et bien avant l'arrivée d'un voyou corporatif dans leur cour.

Quant à la recommandation n° 12 (« Protéger et promouvoir le développement et le rayonnement des activités aéroportuaires, portuaires, ferroviaires, du transport routier et de la distribution des marchandises, afin de pérenniser et de faire prospérer les activités industrielles et manufacturières sur son territoire et à l'exportation... »), on la croirait sortie tout droit d'une stratégie des années 1950 ou 1960, à une époque où on ne parlait pas encore du changement climatique, de la consommation à outrance et des marchés mondiaux qui appauvrissent les populations et qui enrichissent seulement les mieux nantis.

L'urgence climatique est là, bien présente, et n'en est qu'à ses balbutiements. Au moment d'écrire ces lignes, le 17 septembre, mon climatiseur ronronne à plein régime, car nous vivons un mois de septembre aux chaleurs records... après un été ponctué de pluies diluviennes. L'heure n'est pas à la promotion du transport routier, mais à la réduction de la circulation automobile. L'heure n'est pas à la construction de structures de béton qui servent à déplacer des boîtes de tôles et de la marchandise, mais à la création d'espaces éponges pour rendre la ville plus résiliente.

Le plan d'urbanisme vise l'an 2050. Il faut comprendre que notre réalité sera transformée de manière irrévocable durant ces 25 années, jusqu'à en devenir méconnaissable. Plutôt que de promouvoir l'industrie lourde, la ville devrait soutenir les entreprises à échelle humaine et les milieux de vie sains et résilients où les enfants peuvent espérer vivre vieux.