

Le courage de choisir la vie avant les profits



Opinion présentée à l'OCPM dans le cadre de la consultation publique sur le Plan
d'urbanisme et de mobilité 2050

Par estelle Grandbois-Bernard
Habitante d'Hochelaga-Maisonneuve

20 septembre 2024

À l'équipe de commissaires de la consultation publique PUM 2050,

Hier matin, j'ai eu la chance de me lever au son du cri des outardes qui traversaient le ciel du quartier comme elles le font chaque automne. Après avoir déposé les enfants à l'école, je suis allée me promener au terrain vague près de chez moi, j'ai traversé la friche ferroviaire, cueilli quelques verges d'or en pensant à une amie disparue pour qui j'ai souvent cueilli des fleurs ici. J'ai levé les yeux vers le terrain de Ray-Mont Logistiques en imaginant le mur que la Ville s'est engagée à construire à 45 mètres des habitations pour mitiger les nuisances des activités de cette entreprise millionnaire. J'ai pensé que le paysage est politique, et que ce terrible blocage visuel de 11 mètres de haut peinera certainement en plus à freiner les bruits d'impact des conteneurs qui s'entrechoquent et des trains qui arriveront, clings-clangs qui rythment déjà de leur vacarme les journées de travail de mes ami.e.s qui habitent les coop juste en face. J'ai continué vers le nord, j'ai croisé un monarque, j'étais contente, nous n'en avons pas vu beaucoup sur le terrain cet été. J'ai traversé les voies ferrées, imaginé en regardant vers l'est l'échangeur 3 étages que le Ministère des transports du Québec et la Ville comptent construire pour prolonger l'autoroute Souigny et « fluidifier » le transport des marchandises arrivant du Port de Montréal et transitant par Ray-Mont Logistique. Une ville de murs, de conteneurs et d'échangeurs. Beau projet. Au loin j'ai aperçu un voilier d'outardes, peut-être le même que j'avais entendu plus tôt ?

Je suis rentrée à la maison et j'ai enfourché mon vélo pour aller travailler au Centre-Ville. J'ai lunched dans un petit café accueillant et pas cher, où les gens sont gentil.le.s. De retour par la piste cyclable Notre-Dame, j'ai croisé les campements de personnes en situation d'itinérance installés aux abords du Parc Morgan, j'ai pensé à la désinstitutionnalisation, au mépris des classes au pouvoir (« qu'ils investissent dans l'Immobilier »), et à J., qui habite le boisé Steinberg. J'ai pensé aux conversations de parents sur les réseaux sociaux, inquiet.e.s d'amener leurs enfants jouer au parc Morgan, mais aussi soucieux.ses de la vie et de la dignité des personnes qui campent et vivent là. Une tension entre la peur et le sentiment d'injustice, je me suis demandé comment faire pour miser sur le dernier plus que sur la première, pour changer les choses.

Je me suis rendue à l'école où une vigile était organisée pour soutenir une famille du quartier. D'origine du Mexique, cette famille a fui les cartels il y a plus de 6 ans pour s'installer au Québec, mais la cour leur a annoncé il y a à peine un mois qu'ils devaient rentrer au Mexique, malgré les dangers pour leur sécurité. Pétition, lettres au ministre, appels, depuis quelques semaines la communauté du quartier s'était activée. Une vingtaine de personnes était rassemblée à la vigile, des profs, des parents, des ami.e.s,

pour apporter leur appui à la famille, injecter un peu de chaleur humaine dans cette situation inhumaine. Je suis ensuite rentrée à la maison, les enfants jouaient dans la ruelle, nous avons traversé la soirée tranquillement pour finalement apprendre que l'ordre d'expulsion de la famille avait été annulée par le ministre, nous avons pleuré et célébré la force de la mobilisation populaire, et je me suis couchée en pensant à la force de notre communauté, à la capacité qu'elle a à dessiner un paysage vivant et accueillant, où vivre ensemble signifie prendre soin les un.e.s des autres, être hospitalier.e.s, faire la lutte aux injustices et la fête à la beauté du monde.

Qu'est-ce qui fait d'une ville un endroit agréable où vivre ? Quels critères devraient définir les projets à mener pour y ménager notre habitation et définir son paysage ? Comment la rendre plus juste, plus accessible à toutes, plus généreuse et accueillante ? Et comment donner une place à la nature, au vivant et à sa fragilité, ainsi qu'aux personnes les plus vulnérables, alors que le système économique semble dicter ses manières de faire et de concevoir l'espace aux décideur.se.s politiques ?

La démarche entreprise par la Ville de Montréal pour définir son plan d'urbanisme et de mobilité me semble poser ces questions et j'ai été agréablement surprise par la plupart des recommandations et principes qui émanent du processus. Je suis heureuse que la Ville choisisse la transition socioécologique, l'équité sociale, la protection de l'environnement et la participation citoyenne comme orientations centrales de sa vision.

Toutefois, je continue de trouver que les recommandations et le suivi proposé par la Ville dans le document de juin 2024 manquent de courage quant à la « perspective du développement » et à celui des relations aux grandes entreprises.

J'ai été déçue de constater que la Commission continue d'adopter le vocabulaire du « développement » pour discuter du plan d'urbanisme et de mobilité de la Ville. La perspective du développement est héritée d'une vision economiciste de l'espace et de l'habitation, qui les réfléchit en termes de croissance et de fructification des profits. Pourquoi voulons-nous « développer » la ville (même de manière « durable et équitable » [p. 38]) et les activités aéroportuaires, portuaires et ferroviaires (p. 39-40) ? Pourquoi devons-nous envisager encore de croître alors que les meilleures stratégies connues pour la transition socioécologique et la protection de l'environnement visent à décroître la production ? Je suis bien entendue heureuse des recommandations visant la valorisation de l'économie circulaire, mais je crains que la vision développementiste continue finalement à teinter le plan de ville et nuisent au déploiement des principes de base. Je crois qu'il nous faut absolument refuser d'adopter la perspective du développement

comme critère d'orientation des pratiques de ménagement, et penser plutôt en termes de décroissance.

Dans le même sens, le terme de « transition socioéconomique » est de plus en plus galvaudé. Il est l'objet de critiques justement à cause de son détournement par les élites économiques et politiques qui en font un concept fourre-tout pour nommer les manières par lesquelles « verdir » les pratiques capitalistes usuelles (destruction de l'environnement et exploitation des personnes en vue du profit des entreprises), sans remettre en question l'objectif de croissance à la base de ces pratiques. L'exemple emblématique est celui de l'électrification du transport automobile, qui ne remet pas en question le mode de vie fondé sur la voiture, implique toujours la destruction de milieux naturels et la santé des populations pour la construction d'infrastructures routières, implique l'exploitation du sous-sol (et donc souvent, le vol et la destruction de territoires) pour l'extraction de métaux rares, etc. La voiture électrique n'est pas un projet écologique, mais il est une parfaite représentante de la transition écologique. Je remarque dans les documents entourant le PUM que la Ville semble sensible à cette question et souhaite une transition socioécologique conséquente et consistante. Toutefois, si elle veut réellement œuvrer cette transition conséquente, elle doit relativiser l'importance accordée aux secteurs du développement économique et au transport de marchandises et refuser d'accompagner et d'aménager la « croissance » des entreprises qui détruisent ou fragilisent nos environnements de vie.

En ce sens, j'ai été inquiète de voir que la Commission recommandait que « le PUM favorise 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 métropolitaine » (recommandation 10). Sincèrement, on dirait une recommandation « commandée » par les entreprises de logistiques et le Port de Montréal qui souhaitent voir croître leurs activités dans le quartier que j'habite, et nous déposséder, nous habitant.e.s, de nos lieux et de notre qualité de vie.

Identifier clairement des axes de transit peut paraître stratégique aux ingénieur.e.s ou urbanistes qui dessinent des cartes dans leur bureau, mais sur le terrain, c'est-à-dire dans la ville réelle habitée par les habitant.e.s, cela signifie que le transport routier de marchandises se concentre dans certains secteurs, au détriment de la santé et de la qualité de vie des gens qui « vivent » et « font » réellement la ville. Souvent, ce sont les secteurs historiquement industriels qui sont choisis pour ces développements routiers, des secteurs où déjà, la qualité de l'environnement est fragilisée par les dites activités industrielles, et où les habitant.e.s sont plus défavorisé.e.s socio-économiquement que

dans d'autres quartiers. La Fondation David-Suzuki a pris l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve comme exemple d'injustice environnementale pour présenter le concept lors d'une campagne en 2022 (<https://fr.davidsuzuki.org/projet/justice-environnementale/>). C'est évidemment ce quartier qui était visé, dans le Plan de Ville 2050, à l'échelle de la ville, pour le développement d'un secteur de « logistique urbaine » (whatever that means). Le ministère des Transports du Québec souhaite prolonger l'autoroute Souigny pour permettre un accès direct au réseau autoroutier, ce qui entraînera une destruction du paysage vécu autour du Boisé Steinberg, et augmentera le bruit dans un secteur déjà malmené par cette nuisance. Pourquoi c'est toujours les mêmes – les pauvres – qui doivent subir les conséquences de la croissance des plus riches ?

La réponse qu'offre la ville de Montréal à la recommandation 10 de la Commission permet certaines nuances et traduit un souci pour la population et pour la spécificité des milieux, souci que je salue. Mais cette réponse manque encore de précision et demeure floue : on dirait une déclaration de principes qui permettra finalement de faire un peu n'importe quoi sur le terrain. Elle manque de précision mais surtout, elle manque de courage. Il faut refuser la construction de nouvelles routes et de prolongements, et plutôt viser la consolidation des routes existantes. Le Port de Montréal a construit une route temporaire pour permettre à ses camions de se rendre à Souigny, la Ville devrait refuser qu'encore une autre soit construite. La circulation des marchandises ne devrait jamais être priorisée sur la santé et la qualité de vie des habitant.e.s d'un quartier, même si celui-ci se trouve « stratégiquement » placé dans la ville. Il faut refuser que l'esprit de la logistique (l'aménagement profitable de la circulation des marchandises) pénètre l'aménagement de nos milieux de vie.

La recommandation 12 de la Commission sur la prospérité économique de la Ville est encore plus inquiétante. D'abord, pourquoi la prospérité économique devrait être une orientation centrale d'un plan d'aménagement et de mobilité ? En quoi est-ce un critère pertinent si l'objectif est la transition socioécologique, l'équité sociale, la protection de l'environnement, la participation citoyenne ? La prospérité de qui, est-il question ici, lorsqu'on liste ensuite l'importance de « 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 » et de « travailler activement à poursuivre le développement de la stratégie montréalaise des grappes industrielles et la propager à d'autres secteurs économiques prometteurs » ? Je répète et j'insiste, mais à qui profitent vraiment cette protection, ces développements, ce travail

actif de stratégie de grappes ? En quoi cela bénéficie les habitant.e.s de Montréal et leurs environnements de vie ?

Le courage que nous demandons à nos élu.e.s, c'est celui de refuser que la logique et les intérêts de l'élite économique pénètre la vision de ménagement de la Ville et de ses paysages. J'habite près du Port, je subis ses nuisances au quotidien (cling-clangs des conteneurs, camions à l'infini, trafic, bruit des moteurs des bateaux à quai qui nous empêchent de dormir, aucun accès aux berges du Fleuve qui nous est invisible, installation de plateformes logistiques au nord de Notre-Dame). Comprenez l'insulte que représente pour moi une telle recommandation venant de la part d'une institution publique. Comment la Commission et la Ville peuvent se permettre de me dire à moi et à mes enfants que le Port doit croître encore ? Que les trains doivent passer encore plus proches et plus souvent ? Que leur « protection » est une priorité pour la vision de la Ville en 2050 ?

Un exemple de la pénétration de cette logique économique est la sous-recommandation de favoriser le maillage entre les entreprises et le milieu universitaire dans la perspective d'assurer la prospérité économique. Dans la vision portée par la transition socioécologique et l'équité sociale, la protection de l'environnement et la participation citoyenne, en quoi le maillage entreprises-universités en vue du profit doit être une priorité du plan d'aménagement ? À quels impératifs répond cette recommandation ? L'université ne doit-elle pas justement assurer son indépendance par rapport aux besoins et aux impératifs économiques dans ses démarches de connaissances ? Je me répète mais outre l'aspect « idéologie dominante du moment » (cette recommandation cadrant tout à fait dans la perspective de la Coalition Avenir Québec et le vocabulaire des « zones d'innovation » doit d'ailleurs bien lui plaire), pourquoi cette recommandation paraît pertinente dans un plan d'aménagement urbain ?

Si j'ai commencé ce texte par un récit de ma journée d'hier, un récit, surtout, des rencontres auxquelles ma journée a donné lieu (rencontres avec les oiseaux, les papillons, les activités logistiques, les décisions municipales, les personnes en situation d'itinérance et leurs habitations de fortune, les travailleuses gentilles d'un café, une famille immigrante menacée d'expulsion, mes voisins et voisines mobilisées à ses côtés : ma communauté), c'est pour vous rappeler, cher.e.s commissaires, élu.e.s et fonctionnaires qui définiront le PUM, que nous habitons ici, et que ce qui « fait » la ville ce sont ces liens qui se tissent au fil de rencontres et de solidarités, de l'entraide et du soin que nous accordons à nos lieux, nos espaces et nos paysages et aux personnes et choses qui les habitent avec nous. Ce qui

fait la ville ce sont ces usages simples qui provoquent la rencontre et le souci pour les autres.

Nous sommes forcés de vivre dans un système économique qui ruine les environnements, les territoires et les vies humaines. La Ville de Montréal, avec son Plan de Ville 2050, démontre sa volonté de bâtir autre chose, d'adopter une vision plus proche des gens et du vivant. Peut-être même une vision qui a ces usages simples, ces rencontres et ce soin à cœur. Il faut maintenant être conséquent.e.s jusqu'au bout, et refuser que la logistique et la prospérité économique dictent nos manières de penser nos lieux de vie. J'en appelle au courage de choisir la vie avant les profits.

estelle Grandbois-Bernard
habitante d'Hochelaga-Maisonneuve