

LE PRÉSIDENT :

1410 Merci pour votre présentation. Alors, petite pause et on revient avec madame Estelle Grandbois-Bernard.

 Bonjour, madame Grandbois-Bernard. Alors, merci de votre présence. On a lu votre mémoire, oui, et on vous écoute.

1415

Mme ESTELLE GRANDBOIS-BERNARD, citoyenne :

 Merci. Bonjour et merci de me recevoir. Je veux d'abord commencer par saluer toutes les personnes qui sont mobilisées contre le projet de Ray-Mont Logistiques depuis huit ans. Celles qui sont derrière moi et celles qui ne peuvent pas être ici aujourd'hui.

1420

 Donc, votre engagement, votre combativité joyeuse, votre colère radieuse sont une incroyable source d'inspiration et d'apaisement pour moi. Vous existez, vous êtes là, je peux respirer.

1425

 La communauté politique que vous créez et recréez quotidiennement par vos actions, votre habitation du terrain vague, elle est le nid où j'ai l'impression d'enfin pouvoir atterrir pour couvrir et soigner mes rêves. Donc, je voulais d'abord remercier les militants, militantes. Merci beaucoup.

1430 J'ai déposé, donc, la semaine dernière, un mémoire qui s'intitule *Une colère radieuse* où je présentais ma perspective sur le projet de Ray-Mont Logistiques en insistant sur trois points : les nuisances environnementales du projet de Ray-Mont et les injustices sociales et environnementales qui le renforcent; le manque de respect et de considération de l'entreprise envers son milieu d'implantation, envers, aussi, les institutions publiques et envers les gens qui vivent ici dans Mercier-Hochelaga-Maisonneuve; et troisième point, mes inquiétudes face à cette consultation publique qui est menée dans le cadre d'une entente où la Ville de Montréal s'est déjà engagée à accompagner l'entreprise jusqu'à l'adoption de ces dérogations, sous menaces de la reprise d'une poursuite de 373 millions de dollars.

1435

1440

Donc, je ne vais pas revenir sur ces points que j'ai déjà exprimés par écrit. J'aimerais profiter des quelques minutes qui me restent pour mettre en contexte le projet de Ray-Mont par rapport à deux dynamiques qui caractérisent la relation de l'économie globale et de l'aménagement des villes actuelles, la dépossession et la conteneurisation.

1445

Donc, je vais ensuite faire un résumé, un peu, de mes demandes ou de mes prises de position par rapport aux demandes de dérogation de Ray-Mont.

1450

Dans mon mémoire, je me suis présentée comme une habitante du quartier. C'est vraiment à partir de cette position-là que je veux prendre parole et m'exprimer, mais je suis aussi, par ailleurs, sociologue, chercheuse. J'enseigne entre autres la théorie du design de l'environnement à l'UQAM.

Je pense qu'il est important de comprendre plus largement ce que signifie le projet de Ray-Mont Logistiques et ce qu'il représente et reproduit comme dynamiques sociales.

1455

Donc, c'est pour ça que je vous présente ces deux espèces d'outils conceptuels pour contextualiser le projet de Ray-Mont. Je commence par celui de la dépossession. Donc, c'est un terme qu'on doit au géographe David Harvey qui a proposé de décrire les mécanismes à la base du néolibéralisme actuel comme des mécanismes d'accumulation par dépossession.

1460

Donc, l'accumulation, l'accumulation capitaliste, c'est un peu la base de notre système économique. C'est l'idée qu'on doit accumuler du capital, donc posséder des biens, de l'argent, des moyens de production, pour ensuite les faire fructifier.

1465

L'accumulation du capital, c'est la dynamique qui motive finalement la recherche du profit. On investit de l'argent dans le but d'augmenter la valeur monétaire de cet investissement, donc c'est un peu la base du capital, du capitalisme.

Ce que David Harvey observe, c'est que dans le contexte actuel, pour créer du profit et faire circuler les capitaux, les capitalistes ne peuvent pas s'en tenir simplement à produire des marchandises et à les vendre pour la consommation.

1470

Ils doivent se tourner vers des espaces qui ne sont pas nécessairement considérés comme des marchandises, donc créer de nouveaux marchés, par exemple, en transformant des services publics, des biens publics ou des communs qui n'appartiennent à personne en marchandise.

1475

La marchandisation de l'éducation, de la santé, la privatisation des forêts ou encore des terres cultivées par les paysans, c'est des exemples, finalement, d'accumulation par dépossession.

1480

Et c'est par ce processus où des gens ordinaires sont dépossédés de leurs espaces, de leurs biens, de leurs services publics, que la richesse en vient à être concentrée dans les mains de quelques-uns.

1485

L'image qu'on nomme souvent, c'est l'incroyable iniquité entre le partage de la richesse... du partage de la richesse entre le 1 pour cent le plus riche et le 99 pour cent des autres personnes sur la Terre.

1490

L'accumulation par dépossession, elle s'inscrit dans l'espace. C'est souvent les terres qui vont être spoliées, entre autres par les empires coloniaux historiquement, puis par les états, pour être transformées en propriétés privées où exploiter les ressources, installer des infrastructures, faire fructifier des investissements.

1495

Donc, ça, c'est le concept général de l'accumulation par dépossession. Je déplace un peu l'idée de dépossession pour en venir au cas qui nous intéresse, donc le projet de Ray-Mont.

Selon moi, la dépossession dans ce projet-là s'incarne de trois manières. D'abord, c'est une dépossession par privatisation et par accaparement d'un espace habité depuis 20 ans par les habitants, habitantes du quartier, par des usages libres et gratuits.

Donc, c'est l'accaparement d'un lieu en friche qui n'appartient concrètement à personne même s'il est la propriété abstraite de quelques-uns. Un commun dont la communauté prend soin.

1500 Ray-Mont s'accapare très concrètement, donc, notre environnement, nos lieux de loisirs, de jeux, de rassemblements et de joie.

Deuxième manière que la dépossession s'incarne, c'est la dépossession par la nuisance. Donc, ici, à cause des nuisances environnementales du projet, on est dépossédés non seulement
1505 du terrain vague lui-même, mais aussi de notre quartier lui-même, de sa qualité de vie, de notre droit à vivre dans un quartier paisible, de notre droit à la santé.

Et finalement, troisième manière que la dépossession s'incarne, c'est dépossession par inacceptabilité sociale. Donc, les habitants, habitantes ici sont privés de tout pouvoir qu'elles et ils
1510 pourraient avoir sur leur propre milieu de vie.

Malgré tous les efforts pour montrer l'inacceptabilité sociale du projet, aucun levier n'est possible pour le bloquer. On nous dit : « Causez toujours, on ne peut pas vous écouter, le projet aura lieu. En bref, vous n'avez aucun pouvoir, vous êtes dépossédés de tout pouvoir. »
1515

Cette dépossession de notre milieu de vie est foncièrement ce qui permet à Ray-Mont de faire des profits. Il faut penser cette relation sociale là qui est mise en place et réfléchir à son ampleur.

1520 Le profit d'une entreprise déjà millionnaire dépend de l'accaparement d'espace habité par des gens ordinaires, dépend de la dépossession de la qualité de vie et de la santé de ces personnes-là.

Donc, voilà pour le premier concept que... outil conceptuel que je voulais vous présenter.
1525 Le deuxième que je vous soumettre à réflexion, c'est celui... Je me dépêche, je m'excuse, pour avoir le temps. C'est celui, donc, de la conteneurisation.

Donc, depuis 30 ans, le transport de marchandises est caractérisé par ce que plusieurs chercheurs, chercheuses ont nommé la conteneurisation, c'est-à-dire la mise en boîte standardisée
1530 de toutes les marchandises pour leur distribution à travers le monde.

1535 Je vous cite ici un site Web qui s'intitule *Géoconfluence*, là, qui offre des outils pédagogiques, entre autres, pour l'enseignement de l'économie : « La conteneurisation offre trois avantages décisifs. Une très forte productivité lors de la manutention portuaire, des économies d'échelle permises par la taille croissante des navires et l'intermodalité qui consiste à transporter la marchandise de porte-à-porte à l'intérieur du même conteneur, sans rupture de charge. La conteneurisation est devenue l'épine dorsale de la mondialisation. »

1540 Donc on peut bien sûr considérer les avantages économiques de la conteneurisation pour le profit des entreprises et la facilitation du transport de marchandises.

1545 Vous aurez deviné que pour moi, le concept de conteneurisation comporte un potentiel critique qui permet de décrire la transformation de nos paysages et des usages de nos espaces de vie.

1550 On pourrait par exemple parler de conteneurisation du fleuve Saint-Laurent. Il y a un projet, un nouveau projet économique qui remplace l'ancien Plan Nord du gouvernement québécois, donc *Avantage Saint-Laurent*, un projet mené par le gouvernement de François Legault, qui souhaite développer tout au long du fleuve des zones d'innovations qui permettent aux industries innovantes de s'installer, bon, notamment, dans ce qu'il appelle la transition verte ou le capitalisme vert.

Ce projet se fonde entre autres sur le développement du transport maritime, et donc se fonde aussi sur l'expansion des ports existants et la création de nouveaux.

1555 Donc, le site de Ray-Mont Logistiques cadre tout à fait dans ce projet. La construction d'un port à Contrecœur, sur la rive sud de Montréal, aussi. Ce projet de développement économique va amener des centaines de porte-conteneurs à sillonner le fleuve Saint-Laurent. Donc, le fleuve qui deviendrait une autoroute de monstres de bateaux.

1560 Cette perspective est à l'image de tout ce qui se passe dans le monde. Donc, dans les 20 dernières années, le volume de marchandises qui transige par les voies maritimes internationales a presque quadruplé, passant de 600 millions à 2 milliards de tonnes.

Les canaux, par exemple, de Panama et de Suez ont même engagé des travaux d'agrandissement pour répondre à cette nouvelle échelle.

1565 Dans toutes les régions du monde, les ports industriels connaissent des grandes expansions massives. Les porte-conteneurs les plus imposants mesurent 400 mètres et logent jusqu'à 20 000 conteneurs.

1570 On peut donc parler d'une conteneurisation du fleuve, mais aussi de celle de notre quartier. Les conteneurs colonisent non seulement les voies maritimes, mais aussi les paysages du quotidien, empilés sur huit étages, empêchant de voir l'horizon, empêchant l'accès des habitants au fleuve, tout usage des berges qui ne serait pas avisé de marchandise.

1575 Donc, je pourrais développer encore sur la conteneurisation qui, finalement, elle aussi, est une forme de dépossession, uniformisation des quartiers à travers le monde, donc une autre forme de dépossession de nos milieux de vie.

1580 C'est les deux outils conceptuels critiques que je voulais présenter, qui permettent, selon moi, de mettre en contexte plus large le projet de Ray-Mont Logistiques.

1585 Et donc, ces considérations, de même que celles que j'ai présentées dans mon mémoire, m'amènent à dénoncer encore une fois le projet de Ray-Mont. Il constitue finalement un exercice concret du pouvoir de dépossession et de nuisance de l'économie sur l'environnement et sur la vie des gens ordinaires, particulièrement celles des populations vulnérables d'un quartier comme Hochelaga-Maisonneuve.

1590 Dans mon mémoire, j'ai conclu en affirmant que je refuse de discuter concrètement des demandes de dérogation de Ray-Mont parce que je refuse de négocier, justement, le niveau de dépossession et de destruction de mon quartier qui serait acceptable, mais je me suis dit que ça

pourrait être un exercice intéressant que de me demander : qu'est-ce qui serait finalement acceptable, concrètement, par rapport à ce projet?

1595 Et j'en suis venue à une liste de positions sur laquelle je vais conclure, ou une liste de décisions qui auraient pu être prises par Ray-Mont, par la Ville, qui auraient au moins le mérite de démontrer un certain souci pour l'implantation harmonieuse des activités de l'entreprise, un souci pour la communauté riveraine et aussi pour l'environnement.

1600 Donc, si on voulait optimiser le projet et le rendre possiblement acceptable, le minimum serait, il me semble, de protéger complètement la friche ferroviaire en déplaçant les rails sur le terrain de l'entreprise, à une distance minimale de trois cents mètres des habitations, et ce qui respecterait les normes recommandées par la Fédération des municipalités et l'Association des chemins de fer... canadienne des chemins de fer.

1605 Que les mesures de mitigation sérieuses, comme un vrai bon mur-écran, pas un mur de conteneurs végétalisé soient installées sur le terrain de Ray-Mont, donc que ces mesures de mitigation empiètent effectivement sur son terrain.

1610 Que l'entreprise limite ses heures d'opération de 7 à 19 heures les jours de semaine.

L'abandon complet du projet de prolongement d'Assomption-Souigny et la pérennisation de la route temporaire du port pour le transport des marchandises portuaires.

1615 Le don d'une partie du terrain de Ray-Mont à la communauté pour du reboisement. Le don des terrains protégés par la Ville de Montréal, donc le boisé Steinberg, le boisé Vimont et l'entièreté de la friche ferroviaire, à la communauté par l'entremise d'une fiducie d'utilité sociale pour la création du parc nature communal *Résister et fleurir*.

1620 L'adoption par la Ville d'un engagement à freiner l'expansion des activités portuaires du port de Montréal, en limitant clairement la surface des activités portuaires et logistiques, en exigeant du port et de ses partenaires un engagement au verdissement radical de leurs infrastructures.

L'adoption par la Ville de Montréal d'un moratoire sur la coupe d'arbres matures et de boisés en friche pour tout projet de développement d'infrastructures, de logements, de commerces.

1625 On me dira que ces mesures-là sont irréalistes. En fait, elles sont impossibles à mettre en place. C'est vrai, en fait. Ces mesures empêcheraient le projet de Ray-Mont de se réaliser et ça me semble être justement une autre preuve qu'en fait, le projet ne peut pas voir le jour en étant acceptable.

1630 Il est impossible que le projet ne nuise pas à l'environnement et à la vie des gens qui habitent le quartier. Ou plutôt : les mesures qu'on devrait mettre en place pour qu'il ne nuise pas à l'environnement empêchent les objectifs mêmes que l'entreprise a sur ce site. Ces objectifs ne sont pas compatibles avec notre quartier.

1635 Et ça me semble convaincre encore une fois la nécessité de continuer à nous battre contre l'implantation de Ray-Mont Logistiques.

1640 Et je vais conclure en rappelant le titre de mon mémoire : *Une colère radieuse*. Je vous ai dit, donc, que ce qui avait traversé la rédaction de mon mémoire, c'est la colère qui m'habite. Une colère radieuse parce que c'est elle qui me porte et qui me force à agir.

1645 Cette colère, elle est aussi profondément un amour. Un amour pour les visages que j'ai vus derrière moi ici. Pour l'engagement de celles et ceux qui manquent le travail aujourd'hui, comme moi, pour venir prendre parole. Un amour pour celles et ceux qui se lèvent tôt pour bloquer les activités de Ray-Mont Logistiques.

1650 Un amour aussi pour les cardinaux, les juncos que j'ai vus voler sur la friche hier matin pendant ma promenade. Pour le genévrier de la friche, pour les polypores du bouleau du boisé Steinberg, pour la statue de Forest Spirit.

Un amour pour la force qu'a le terrain vague à nous rassembler, à nous émouvoir. Pour sa générosité, son hospitalité. Pour la possibilité qu'il nous offre aussi d'expérimenter ce que ça veut dire d'habiter ensemble.

1655 L'amour, la colère et la joie qu'il y a à défendre notre chez-nous, ça, j'en suis certaine, Ray-Mont ne pourra jamais nous en déposséder. Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

1660 Merci. Merci beaucoup. Alors, on a quelques questions. Luba?

Mme LUBA SERGE :

1665 Moi, je vais... Merci beaucoup du mémoire et de la présentation. Je vais commencer, peut-être... parmi les éléments que vous proposez, c'est de limiter les activités du port. Est-ce que j'ai bien compris?

Mme ESTELLE GRANDBOIS-BERNARD :

1670 Que... d'un engagement de la part de Montréal de limiter l'expansion portuaire, effectivement. Donc, de limiter les espaces qu'ils peuvent s'accaparer.

Mme LUBA SERGE :

1675 Si j'ai bien compris, la position du Port, c'est que : « Ce n'est pas nous, avec Ray-Mont, mais c'est privé. » Est-ce qu'il y aurait quelque chose... Comment est-ce que... Parce que...

Mme ESTELLE GRANDBOIS-BERNARD :

1680 Bien, je veux dire, je comprends, c'est la manière facile de se défilier pour le Port de Montréal. Mais les activités logistiques de Ray-Mont, qui sont effectivement un peu, comme,

complémentaires ou à côté, finalement, de l'entreprise portuaire elle-même, participent nécessairement, donc, aux activités portuaires.

1685 Donc, selon moi, c'est une manière, comme, juste de détourner la question fondamentale qui est : que les activités logistiques et portuaires prennent de l'espace, prennent de l'espace dans nos quartiers, envahissent, colonisent les espaces de vie des gens.

Mme LUBA SERGE :

1690 Et pour vous, ça serait au Port de dire : « Bon, on ne peut plus accepter... »

Mme ESTELLE GRANDBOIS-BERNARD :

1695 Pour moi, ce serait à la Ville de réglementer dans le but de contenir et réduire les activités portuaires.

Mme LUBA SERGE :

1700 O.K. Alors, ça serait à la Ville? Avant tout, on commencerait avec la Ville?

Mme ESTELLE GRANDBOIS-BERNARD :

1705 Bien, je veux dire, les entreprises privées peuvent bien faire des efforts, mais je n'ai pas vraiment confiance qu'elles veulent le faire puisqu'elles visent effectivement le profit.

Mme LUBA SERGE :

1710 O.K. Mon autre question, je reviens un peu à votre analyse, un peu, cette accumulation par dépossession. Je ne sais pas si vous êtes arrivée à cette analyse à travers les années que vous avez travaillé sur le projet avec les autres citoyens. Et quelle... je pense... sous-entendu dans tout ça : quelle a été votre expérience dans les négociations, dans les relations avec Ray-Mont

Logistiques, avec la Ville et les autres instances, pour peut-être conclure avec ça? Je ne sais si c'est...

1715

Mme ESTELLE GRANDBOIS-BERNARD :

Où est-ce que je me suis impliquée?

1720

Mme LUBA SERGE :

Oui, bien, j'imagine que vous vous êtes impliquée et quelque part à travers cette expérience, vous êtes arrivée à cette conclusion. Ou bien vous avez vu ça tout le long, que déjà il y avait un enjeu qui était beaucoup plus large tout le long?

1725

Mme ESTELLE GRANDBOIS-BERNARD :

Oui, bien, c'est ça. Moi, je suis sociologue. Je me suis intéressée, entre autres, dans mes recherches, aux dynamiques du capitalisme. En fait, pour moi, ce qui se passe là, c'est exemplaire de ce qui se passe ailleurs sur la planète par rapport à l'accaparement de l'économie des espaces habités par les gens ordinaires.

1730

Donc, c'était un petit peu ça le but de... dans le sens que je suis effectivement arrivée dans la mobilisation où... à... dans un engagement en... contre Ray-Mont Logistiques puis envers mon quartier avec en tête cette lecture-là des dynamiques économiques.

1735

Mme LUBA SERGE :

O.K. Merci.

1740

LE PRÉSIDENT :

Vous dites... bien, vous écrivez dans le mémoire qu'il y a déjà des bruits importants.

1745

Mme ESTELLE GRANDBOIS-BERNARD :

Oui.

1750

LE PRÉSIDENT :

Et je vous cite : « Le *cling-clang* des conteneurs est insupportable et les klaxons des camions... »

1755

Est-ce que vous parlez du site de Ray-Mont, ou d'autres activités, ou les deux?

Mme ESTELLE GRANDBOIS-BERNARD :

1760

Ah. Oui, là, je parlais du site de Ray-Mont.

LE PRÉSIDENT :

Oui?

1765

Mme ESTELLE GRANDBOIS-BERNARD :

1770

Donc, moi, en fait, j'expérimente ce dérangement du bruit de deux manières : soit quand je me promène sur la friche – donc c'est là qu'on entend vraiment le *cling-clang* des conteneurs intensément – puis aussi quand je fréquente des amis qui habitent dans les coopératives d'habitation.

Moi, ce qui me frappe, c'est en fait qu'en ce moment, il y a vraiment une réverbération du son, donc à chaque fois qu'il y a un conteneur qui est placé, le son se réverbère sur les coopératives

1775 elles-mêmes, puis comme ça, dans une espèce de jeu d'écho, ça fait durer le bruit d'impact plus longtemps.

1780 Puis les klaxons, ça, c'est... en fait, c'est juste pour dire qu'il me semble que c'est absolument inadmissible qu'à chaque fois qu'il y a un conteneur qui est déposé, les... je ne sais pas si c'est la grue ou le camion qui klaxonne, mais donc ça fait qu'il y a continuellement des klaxons, comme... qui sont entendus à proximité du site.

LE PRÉSIDENT :

1785 O.K. Donc, sur la réverbération, est-ce que... donc, c'est en raison de la butte? Est-ce que la butte qui est là...

Mme ESTELLE GRANDBOIS-BERNARD :

1790 La butte n'est pas assez haute pour l'instant, en fait.

LE PRÉSIDENT :

1795 O.K. Donc, il faudrait que la butte soit plus haute?

Mme ESTELLE GRANDBOIS-BERNARD :

Je ne sais pas si c'est possible d'avoir une butte aussi haute que huit étages de conteneurs.

1800 **LE PRÉSIDENT :**

Parce que sinon, il y aurait toujours ce phénomène de réverbération entre...

Mme ESTELLE GRANDBOIS-BERNARD :

1805

Oui.

LE PRÉSIDENT :

1810

Puis ça serait la même... Oui. O.K.

Mme ESTELLE GRANDBOIS-BERNARD :

1815

Puis je ne sais pas si je peux profiter de la question sur le bruit pour répéter, en fait, tu sais, dans mon mémoire, un de mes arguments par rapport à la question du dérangement lié au bruit, c'est que le calcul ou la mesure du bruit, elle est insuffisante quand on utilise juste la mesure acoustique, là, en termes de dBA ou...

1820

Et qu'en fait, il faut prendre en compte aussi d'autres facteurs, entre autres, psychosociologiques, quand il est question de mesurer le bruit. Et hier, en fait, il y a une chercheuse de l'INSPQ qui m'a envoyé un guide qui a été produit par des chercheurs de l'Université de Montréal sur la gestion du bruit. En fait, j'ai le titre quelque part ici, si vous me permettez.

1825

Donc, ça s'appelle *Enjeux et défis de la prise en charge du bruit ferroviaire en aménagement et en urbanisme, un guide d'orientation*, donc j'étais très triste de ne pas avoir lu ce guide avant de vous envoyer mon mémoire parce que c'était exactement mon point par rapport aux critères, aux facteurs, en fait, sociaux et psychologiques du bruit.

1830

Par exemple, à la page 40, ils disent : « La mesure des différents paramètres acoustiques du bruit ne permet pas à elle seule de dresser un portrait complet d'une situation d'exposition. Différentes analyses sont nécessaires pour apprécier et évaluer une situation d'exposition au bruit pour ensuite réfléchir à une stratégie de mitigation. Une analyse complète doit considérer à la fois la perception des personnes qui sont exposées à ce bruit de même que le contexte, à savoir quelles sont les activités quotidiennes impliquées (repos, loisirs, repas, sommeil) et l'environnement bâti dans lequel elles se déroulent. »

1835

1840 **LE PRÉSIDENT :**

O.K.

1845 **Mme ESTELLE GRANDBOIS-BERNARD :**

1850 Donc, en fait, ils insistent pour dire que les mesures en dBA sont de faibles prédicteurs du dérangement lié à une source de bruit spécifique. « Ces mesures n'expliquent rarement plus de 25 pour cent du dérangement exprimé par une population exposée au bruit. Par contre, les facteurs psychosociologiques expliquent près de 70 pour cent de ce dérangement, d'où l'importance de les évaluer. »

1855 Donc, en fait, moi, je pense que l'étude de Soft dB utilisée par l'entreprise, au vu de ce que dit la science aujourd'hui par rapport à la perception du bruit, n'a pas de valeur, en fait, de manière à défendre les mesures de mitigation.

Une vraie étude prendrait en compte aussi les autres facteurs de perception des individus, mais de la communauté aussi, et prendrait donc en compte aussi l'inacceptabilité sociale du projet. Un projet inacceptable est plus bruyant qu'un projet qui serait accepté par une communauté.

1860 **LE PRÉSIDENT :**

= Merci beaucoup.

1865 **Mme ESTELLE GRANDBOIS-BERNARD :**

Donc, voilà, merci.