

Mémoire

Portant sur le projet de développement des places l'Acadie et Henri-Bourassa à Montréal

Soumis par Louis Bourque le 12 février 2006 à l'Office de Consultation publique de Montréal

Introduction :

Je pense qu'il est primordial de mettre en cause la pertinence de reconstruire des habitations sur le site actuel des Place l'Acadie et Henri-Bourassa (PAHB), surtout si celles-ci visent à y loger des personnes fragiles ou exclues d'un point de vue socio-économique et culturel, et intime. Personnellement, je suis porté à croire qu'une démarche minimalement approfondie de recherche permettrait de trouver un site plus favorable aux objectifs d'intégration, de maintien en santé, de développement social et humains poursuivis par le CLIC, la SHDM, le CSSS et autres institutions veillant au bien(-être) public.

Dans la mesure bien élémentaire où il est établi que les personnes vivant à proximité des grands axes de circulation courent des risques plus élevés de contracter des maladies respiratoires, d'accumuler des troubles d'apprentissage, de naître avec un retard de développement corporel (et cognitif). Cela, vu l'effet des polluants atmosphériques, du bruit omniprésent, du danger physique, et certainement de la dégradation immanente du climat, dans toutes les acceptions du terme. Dans la mesure où les décès dus aux traumatismes routiers comptent pour le double de ceux attribuables à la pollution atmosphérique, et que les enfants et les personnes âgés en sont les plus atteints. (DSP : 2006; rapport annuel).

Dans la mesure évidente où les exigences imposées par l'éloignement et l'enclavement du site opposent les caractéristiques de la population visée par le projet à l'atteinte des lieux de soutien de la vie à tout égard (approvisionnement, contacts intimes (familiaux) et sociaux, participation civique, enrichissement culturel et ainsi de suite). Cela, dans l'optique d'une autodétermination, d'une autonomie à préserver le plus longtemps possible. Dans la mesure, également, où cet éloignement se mesure en distance des «foyers» de vie socio-culturelle, des secteurs commerciaux et ainsi de suite. Mais aussi subjectivement, selon la structure urbaine. Quand la structure urbaine locale et environnante «zonée» par vocation ségréguées, le long de voies rapides, oblige à la mobilité. Oblige à une forme de mobilité inaccessible ou coûteuse aux personnes les plus fragiles de notre société: les personnes âgées et les enfants. Personnes qui, de surcroît, nécessitent pour leur développement et leur protection, les bénéfices socio-culturels et affectifs propre à cette échelle fine de mobilité. Nous reviendrons sur la nature de ces contraintes et bénéfices, après avoir conçu à quel point la

mobilité forme l'essence même de la pratique du site soutenant le projet.

La modernité : le cadre périmé, persistant d'une mobilité rendue nécessaire, contre la complexité de la vie urbaine.

Il importe accessoirement d'identifier et d'apprécier le concept d'aménagement urbain qui prévalait lors de l'érection des PAHB, également de savoir quelle condition réglementaire ou historique y donna lieu. Le moins que l'on puisse dire, est qu'ils recouvrent largement la figure emblématique de la modernité qui, typiquement, indique autant qu'il cultive l'ordonnancement des grandes vitesses et des vocations du sol. Cela, autant comme figure d'un mode de vie que comme modalité réductrice facilitant la gestion foncière. Son expression fonctionnelle à la limite de l'abstraction, hors de toute possibilité (d'évolution) socio-économique locale n'ont d'égal que l'intensité de la mobilité obligée par la ségrégation des fonctions urbaines ou encore, le caractère minimal (d'un point de vue quantitatif et sémantique) de l'espace de vie alloué. Cet expression fonctionnelle minimale étant d'ailleurs assimilable à aux préoccupations esthétiques de l'époque, recouvrant l'essence des forces et des éléments «essentiels» à objectiver par l'opposition entre culture et nature, horizontalité et verticalité, la magnification des flux, des structures (des forces) et de la course des astres en guise de définition culturelle de l'espace. Préoccupations justifiées (par les architectes phares du mouvement moderne (et leurs bailleurs industriels) par le rétablissement impératif de l'«ordre dans la ville», de «libérer le sol» et la nécessité d'adapter la ville aux «vitesses mécaniques» alors introduites.

Cela, afin d'illustrer, d'une part à quel point l'accusation d'évacuation de toute qualité civique et conviviale, voire d'humanité faite aux ensembles modernes renvoie à la spécificité (à l'extrémisme) des termes d'un concept d'aménagement et, d'autre part, à quel point le culte et l'obligation de la mobilité font partie de ses termes principaux. Si bien que l'on puisse dire que le sens du site, la pratique donnant le plus de sens au site est essentiellement d'y entrer et d'en sortir. C'est tout, ou presque.

Cela dit, même si à l'époque, le fait de masser les grands ensembles d'habitation à proximité des voies rapides faisait modèle, il ne serait pas étonnant de découvrir l'aspect résiduel de ces «terrains», et de la délivrance des permis de construire. Donc, d'une façon ou d'une autre, le caractère foncièrement séparé, d'un point de vue géographique et historique, des futurs résidents et des «foyers» de la convivialité. De la vie civique comprenant les institutions de la vie communautaire, et par extension, des commerces disposés de sorte que la vitalité commerciale se confonde avec la vie communale alors devenue «commode». C'est ce que la géographie réelle, actuelle indique d'ailleurs. Pour ne point s'en étonner.

La qualité de la vie : fonction de l'autodétermination dans un environnement social ouvert, complexe et accessible.

Si l'assentiment à la modernité s'avère aujourd'hui douteux, son vernis écaillé, les contraintes et les valeurs fonctionnelles du site demeurent. À commencer par l'inhospitalité piétonne, allant de pair avec la nécessité automobile, et le formidable accès qu'il offre à certaines couches de la société. Tout comme son isolement des lieux accommodant la vie sociale informelle (ou institutionnelle), de même que la vitalité commerciale informelle. Pour les personnes faiblement mobiles (âgés, pauvres ou nouvellement arrivées), ces lieux, ou qualités jumelles de l'urbanité, sont déterminants (le mot est faible) de leur qualité de vie. Ils définissent la liberté de leur vie intime, sociale (de leur engagement communautaire), et la condition non-prisonnière de leur approvisionnement.

Déterminent-elles la possibilité de «voir d'autre monde», plusieurs personnes ou représentations du monde. De lutter contre la maladie mentale. D'exercer librement leur choix au sein de la société, formant l'aspect le plus «positif» de l'anonymat urbain. Déterminent-elle également leur capacité de créer des liens aux communautés culturelles déjà enracinées, capables de marquer leur environnement (et d'en tirer profit) par des investissements à petite échelle. Le détermineraient-elle qu'il serait possible d'escompter qu'un ensemble d'habitation isolé, construit et contrôlé par un seul promoteur, procureur de services de vie (donc essentiellement commercial), soit vécu comme un décor truqué, limitant la diversité du cadre et des occasions d'interactions humaine (alors instrumentalisées comme achalandage local), la liberté d'impression, voire de circulation. Ce qui pose la question des occasions économiques accessible aux personnes pauvres (argent, information) et peu mobiles.

La qualité de la vie : Quant l'économie s'ajoute à la communauté.

En recouvrant partiellement le paradoxe (bien documenté par le CSSS-BC) formé du fait qu'on ne se rend nulle part sans information mais que sans mobilité, nulle information coutumière ne s'acquiert, l'abordabilité des biens courants se construirait de deux façons: par l'économie sur l'espace, et par la substitution permise par la mobilité. Le premier principe est le modèle des centres commerciaux (de leur inflation et de leur éloignement croissant), le second étant l'artère commerciale urbaine, qui permet l'économie temporelle chez l'acheteur. Si dans les deux cas une certaine mobilité importe, la situation critique est le fait d'un groupe ne pouvant accéder au genre de mobilité demandée par un modèle: Les conducteurs qui ne peuvent se stationner (les commerçant en pâtissent), ou les personnes peu motorisées forcées de «prendre rendez-vous» avec leur marchand. C'est-à-dire de retenter l'expédition vers le centre commercial le plus près et, comme touristes captifs et identifiables, la nécessité de rentabiliser le

coût temporel l'expédition commerciale: ne pas revenir les mains vides. On s'entend, on est loin du passage quotidien et discret parmi des marchands (librement affiliés et non-tenus à des achats alignés) adoptant des stratégies commerciales différentes; c'est-à-dire des options véritables. Telles que l'on en trouve sur les rues commerciales mixtes.

Ce mécanisme explique en partie pourquoi les pauvres paient toujours plus cher pour des valeurs égales. Une autre explication tient à la désignation sociale de leur lieu, et à la concentration géographique des personnes désignées pauvres sur les territoires en portant la marque, sanctionnée par le peu d'investissement (d'offre) publique et commerciale privée. Car il est aussi démontré que l'investissement public (et non seulement privé) est à la baisse au sein des secteurs socialement avilis. Soutenons que si «On devient marginal ou exclu non pas en présentant certaines caractéristiques, ni même en fréquentant certains espaces, mais parce que l'autre nous désigne comme tel» (Bellot, 2000:110 citant Becker), la localisation du lieu de résidence dans la géographie sociale est un fondement de l'identité sociale, en formant notamment le repère le plus stable et le plus sûr d'une telle désignation. Si bien qu'il fut démontré que l'individu recompose mentalement, et pour lui-même, les frontières de son milieu d'appartenance. Cette recombinaison mentale, impossible sur le site, est d'ailleurs un facteur important de conservation sanitaire.

Comprenons que la désignation «foyer de personnes âgées» et «coopérative d'habitation» n'est pas aussi avilissante que «grand ensemble dégradé» ou «HLM». Notamment vu leur proximité aux contreparties institutionnelles. Mais il n'en fut pas toujours ainsi, ni des institutions ni des PAHB. On ne peut spéculer sûrement sur la teneur, ni sur la stabilité de cette désignation sociale, mais on doit reconnaître hors de tout doute que la force de cette désignation est structurellement inscrite dans le projet.

En fait, ces mécanismes impliquant pour l'un le rapport entre information, mobilité et substitution commerciale et pour l'autre, le lien entre désignation et investissements sont exactement ceux que recréera le projet, volontairement ou non. Car il en offre, par sa localisation et sa nature, toutes les conditions.

Bouclons le propos sur l'enclavement amorcé par le paradoxe liant l'information et la mobilité. En ajoutant la difficulté posée par l'éloignement réel (objectif et subjectif), à la capacité de construire un portrait mental renouvelé du territoire... Des lieux et jours d'aubaines, de la réalité des services publics, communautaires, et des démarches nécessaires à accéder; ainsi de suite. La difficulté d'obtenir une information renouvelée des affaires coutumières (qui ne s'obtient pas par internet) grève tout autant la vie civique, l'accès aux loisirs et à la culture et parfois, la vie communautaire (bien qu'une fois admise en commun, la contrainte puisse se traduire en une mobilisation locale, mais à quoi bon en planifier l'émergence). À ce titre, notons que la mobilité quotidienne moyenne des personnes âgées de 65 ans et plus à Montréal est de 0,91 déplacement pour les femmes, et de 0,60 pour les hommes (Morency et Chapleau). Ce qui n'est pas négligeable, d'autant plus qu'elle a progressé au rythme soutenu de presque

25% entre 1987 et 2003 selon les auteurs.

L'inaccessibilité : une contrainte inhérente à la composition d'un milieu de vie automobile.

La différence entre la participation formelle et informelle des résidents aux «mesures» du Projet PAHB (exemple donné ci-dessous de la mesure «fêtes comme chez-vous) l'illustre bien. Cette mise à distance géographique mine aussi l'accomplissement de ces «vies» du fait que les visiteurs tiennent aussi à rentabiliser leurs déplacements en incorporant plus d'un objet, ou motif dans une même course. Ne serait-ce que de ramasser les enfants, de passer à l'épicerie, ou d'aller voir Grand Papa depuis l'école ou le parc, sans l'aide de Maman. Le caractère «monofonctionnel», ou «monovocationnel» du projet enclavé ne s'y prête pas du tout.

Nous évoquions en introduction l'effet de la structure urbaine, c'est-à-dire de cette ségrégation des «fonctions», ou plus spécifiquement des vocations et usages du sol. De concert à l'arrimage de ces ensembles vocationnels (secteurs résidentiels, commerciaux, récréatifs etc.) aux voies rapides. Pour indiquer non seulement l'obligation de mobilité qui en découle, mais aussi le caractère largement inaccessible (sinon coûteux) de la mobilité «prescrite», automobile pour la clientèle visée. Notons qu'en fonction du nombre de personnes par ménages, les Montréalais âgés habitant un ménage composé de deux personnes ont accès à une automobile dans des proportions variant entre 65% à 65 ans, et 25% à 85 ans (Morency et Chapleau). Dans l'ensemble, les auteurs indiquent qu'en «1987, le pourcentage de personnes âgées vivant dans des ménages non motorisés passe de 30% à plus de 70% entre 65 ans et 85 ans et plus. En 2003, ces pourcentages passent respectivement de 18% à moins de 50%.

Si ces taux témoignent d'une évolution impressionnante du taux d'accès à l'automobile (incluant le partage), on constate que le taux d'accès à l'automobile augmente moins rapidement que le taux mobilité quotidienne des personnes âgées. Considérant que le pouvoir d'achat issu des salaires stagne au Québec depuis les années 80, et que l'accroissement du gain en capital issu de la vente d'une propriété doit être révisé à la baisse (ce gain immobilier était le plus important facteur d'enrichissement des ménages en 2006, selon Revenu Canada), on arrive à l'observation suivante : la nécessité de la mobilité sera croissante pour les personnes âgées, et les moyens de posséder une automobile, décroissants. Il importe d'ajouter à cette simple observation que l'évolution du besoin de mobilité est intrinsèquement liée à celle de la forme de l'établissement humain. La planification d'environnements «monofonctionnels» liés à des voies consacrées à la circulation (comme le propose le projet et en contraint le site) en est principalement responsable. Principalement puisque l'accès (l'unique objet

de la mobilité) est fonction de la complexité des liens entre activités et circulations, de la polyvalence des bâtiments, de la complémentarité des usages et ainsi de suite.

Le développement des enfants et la protection des aînés : une exigence éthique incompatible avec la structure urbaine du projet.

Hormis les personnes âgées, la planification du projet impose de porter une attention particulière aux enfants. Pour deux raisons : parce qu'il incorpore des logements sociaux prisés par les familles, et parce qu'une certaine part des anciens résidents des PAHB, composée majoritairement de l'immigration souhaite être relocalisée sur le site. Hors, les taux de fécondité des ménages immigrants sont plus élevés.

On devine que les enfants auront le choix entre dépendre de leur parents (à revenu modestes) pour se déplacer en automobile, ou se déplaceront à pied (en autobus) ou à bicyclette. Or, il est rapporté, dans le cas des PAHB que les parents étaient réfractaires à laisser leurs enfants inscrits aux camps de jour sortir de l'enclave, de peur qu'ils se fassent frapper. De façon plus générale, il importe de préciser que si le type de mobilité imposée par le site pose un péril aux enfants, ces derniers (comme les personnes âgées d'ailleurs) tirent au contraire un bénéfice développemental des milieux permettant une mobilité plus «fine», non-motorisée et active.

Ces bénéfices s'agissent de la fréquence, de la diversité, de l'intensité et de la clarté des interactions avec les êtres pleinement présents, et les éléments du paysage (défini comme document culturel). S'agissent également de la possibilité de jouer, c'est-à-dire d'agir leurs pulsions par retournement ou création symbolique, avec toute la propriété d'ampleur, de sûreté *informelle*, et de signification culturelle de l'espace ambiant. Clairement, on est loin du parc normalisé et surtout, des abords d'une autoroute... C'est-à-dire de ses effets limitant sur la fréquence et la teneur des interactions, compte tenu du danger immédiat, du bruit et de l'appauvrissement sémantique (culturel) propres au milieu automobile, et à son échelle interactive. Notons que, selon l'OMS, une pression sonore de 45 décibels est susceptible de perturber le sommeil lorsque les fenêtres sont ouvertes. Alors que le projet tolère des niveaux courants atteignant (pour la majeure partie du site) 60 décibels.

Il est également établi que les caractéristiques de l'œil et du cerveau de l'enfant le rend particulièrement vulnérable à l'environnement automobile, au même titre que sa taille, et que sa liberté (sa non-intégration de coutumes protectrices, et l'éducation de ses réflexes). Pour le peu que j'ai lu à ce sujet, le champ de vision de l'enfant est considérablement réduit par rapport à celui de l'adulte, tout comme sa capacité de concevoir la course d'un mobile en mouvement, et de

prendre position (face aux voitures) dans un espace euclidien. La conception spatiale de l'enfant en est une de proximité topologique, voire de contours formés par la connotation et les affects projetés sur des objets saillants.

Je connais mal le rapport des personnes âgées à l'espace, leur conception de ce dernier et leurs habiletés dans celui-ci, mais il suffit de les voir (de les entendre) traverser une rue pour constater à quel point leurs capacités mobiles et perceptives sont réduites. On ne peut que s'objecter de la violence et de la négligence dont sont couramment victimes les aînés. En ce sens, s'objecter au spectacle, à la représentation de leur inadéquation construite à notre société. À son vécu humiliant... En marchette ou en roulettes l'hiver sur le trottoir du viaduc Vertu ou de l'Acadie, contre le passage des véhicules à toutes vitesses. La peur de tomber; l'humiliation et la violence faite de mouvements aussi dangereux, et indifférents que les mouvements autoroutiers. Titubant sur les sentiers boueux ou enneigés, à travers les bretelles routières mais pourtant si pratiqués qu'ils sont repérables sur les photographies aériennes. Bravant aux carrefours, les mœurs routières québécoises qui intimident, qui haussent le nombre annuels de blessés de la route, car il s'agit bien de la route et non de la rue. Médicamentés, hésitants ou exerçant leurs facultés perceptuelles affaiblies par l'âge. Absurdité, irresponsabilité.

Perspectives sur l'intervention socio-spatiale au sein des PAHB :

Dans ma démarche de documentation, j'ai pu identifier certains faits qui me semblent accuser le caractère extrêmement contraignant du site pour l'épanouissement des personnes fragiles et fragilisées, à l'instar des anciens résidents des PAHB, desservis par le Projet PAHB. Je rapporte ici quelques citations tirées d'un document intitulé «Projet Place l'Acadie-Henri-Bourassa; évaluation 2001-2004», dirigé par Chantal Bayard du CSSS Bordeau-Cartierville :

Aux pages 25 et 26, on y constate que :

- «Les moyens utilisés pour faire connaître le *Projet* et les ressources du quartier doivent constamment être renouvelés.»

-«Le temps ainsi que l'énergie nécessaire à la promotion du *Projet* et aux ressources du milieu sont importants.»

On peut se demander si la barrière géographique ne joue pas un rôle aussi important dans l'intensité des efforts que doit déployer le CLIC, de façon répétée, afin de transmettre la connaissance sur les ressources du milieu. Notamment car lorsque ces services deviennent mobiles, ils sont très utilisés:

La bibliothèque :

«Le Bibliobus de la Ville de Montréal est un service de prêt de livres

mobile s'adressant aux enfants de 14 ans et moins. Il s'arrête à Place Henri-Bourassa deux fois par mois. *La bibliothécaire confirme que cet arrêt est le plus achalandé du parcours.* La publicité conçue par les intervenants du *Projet* pour informer parents et enfants de cette ressource mobile ainsi que la promotion faite par les agents de milieu dans les écoles contribuent grandement au succès de cette activité» (p.38).

Il reste à savoir ce qui explique le besoin d'une promotion aussi intense, et si l'achalandage du bus est le fruit de l'isolement géographique ou linguistique des jeunes.

Le camp de jour :

«Le camp de jour proposé avait comme particularité de prendre en charge les enfants toute la journée. Chaque jour, le point de départ pour le parc se faisait en face du local de Place L'Acadie/Place Henri-Bourassa. Les enfants et les agents de milieu (agissant à titre de moniteurs) traversaient le boulevard L'Acadie pour se rendre au parc. Les intervenants avaient découvert que *les parents avaient peur de confier leurs enfants à des moniteurs qu'ils ne connaissaient pas et étaient craintifs à l'idée qu'ils aient à traverser les artères l'Acadie et Henri-Bourassa pour se rendre au parc.*» (p,39)

Le même type de question se pose dans le cas du camp. Encore une fois, qu'est-ce qui motivait cette peur, entre l'étrangeté ethno-linguistique, et la le danger automobile? Autrement, sur les aspirations de lien social et de revenu des femmes :

«*Les femmes rencontrées souhaitaient à l'origine sortir de la maison pour discuter entre elles, chasser l'ennui, briser leur isolement tout en pratiquant une activité manuelle artisanale pouvant leur rapporter quelques sous (...)* Les femmes pouvaient se présenter au local d'intervention avec leurs enfants (...) les besoins des femmes qui appréciaient l'idée de *se rencontrer et d'échanger simplement* (est-ce à dire librement?). Outre cette difficulté, les femmes pakistanaïses ont établi un lien plus rapidement avec l'intervenante du Centre qui s'exprimait en ourdou, ce qui, à contresens, a rendu la communication plus difficile avec l'intervenante du *Projet* et celle de Concertation-Femmes.» p.41

«Dans un autre ordre d'idées, *la proximité du local est un facteur déterminant dans le succès de l'activité, et ce, malgré sa petitesse* pour accueillir femmes et enfants. Aussi, le bouche-à-oreille fonctionne très bien pour faire circuler l'information dans cette communauté (...) L'activité n'a pas été reconduite en 2003-2004.»

«La dernière rencontre a eu lieu en mars 2003. Le CCFSA n'a pas obtenu le renouvellement de la subvention lui permettant d'assurer l'animation du groupe de femmes. De plus, *la moitié des femmes ayant participé à la première année d'activités ont déménagé.* L'intervenante du *Projet Place*

L'Acadie/Place Henri-Bourassa prévoit relancer l'activité à l'automne dans une formule qui reste à être déterminée.»

Peut-on alors dire, sans se tromper, que les femmes souhaitent sortir sans les enfants, établir des liens informels avec d'autres femmes (de même langue), de même que des liens économiques avec la communauté? Aurait-il été possible pour elles, dans leur condition urbaine, de sortir elles-mêmes quelques heures sans voiture, d'explorer et d'établir des liens informels? De valoriser économiquement le produit de leur activité? Ou peut-on dire qu'elles ont dû déménager pour répondre à leurs aspirations?

Cours de français...

*«En 2003-2004, des cours de français ont été offerts aux résidents du secteur dans le local du *Projet*. Les intervenants avaient réalisé que les résidents du secteur ne se déplaçaient pas dans les organismes du quartier pour suivre des cours de français. Une entente a donc été réalisée entre le *Projet*, le CACI et le CREP (...) La première session s'est terminée abruptement faute de participants (...) La deuxième session tenue à l'hiver 2004 a été, quant à elle, un succès (...) Les raisons d'abandon évoquées par les participants sont les suivantes : travail de soir, absence de gardienne et découragement.»*

La friperie...

*«Toujours en 2003-2004, le *Projet Place L'Acadie/Place Henri-Bourassa* avait été pressenti pour prendre en charge avec des résidents un projet de friperie communautaire. Les personnes visées par ce projet étaient pour la plupart des revendicateurs de statut. Une difficulté importante s'est posée puisque ces derniers ne sont admissibles à aucun programme d'employabilité subventionné par le gouvernement. Au fil des rencontres, le projet a donc été réorienté et a pris de l'envergure dépassant ainsi la mission du *Projet Place L'Acadie/Place Henri-Bourassa*. Le *Projet «Friperie»* est donc devenu un projet de quartier dont le leadership est assumé par le CLIC et la CDEC.»*

Peut-on dire que le changement de définition du projet, de local à «projet de quartier», de même que l'implication de la CDEC résout la difficulté invoquée de statut légal des participants? Résout-il au contraire un problème social et commercial essentiellement géographique? Pourtant, les besoins locaux semblaient évidents. Après le logement, c'est la distribution de vêtement qui a rassemblé le plus de participants (66 familles la 2^e année).

La fête de quartier:

Elle pose le problème inverse: L'ampleur de la participation fait de la fête un événement de portée municipale. Mais il n'est aucunement mention d'une participation informelle externe, ou d'attentes à ce sujet. À Montréal, les fêtes de quartier rassemblent souvent une majorité de participants externes (souvent dans le cas de familles immigrantes longuement établies). Vu un tel défaut de participation informelle externe, une participation aussi formelle (volontaire) d'organismes externes peut même sembler stigmatisante; on constate d'ailleurs la diversité des organismes intéressés, qui assurent d'ailleurs tous les domaines du développement social dont une fête est, typiquement, la consommation. Même s'il ne s'agit aucunement de douter de leur pertinence, vu les conditions :

«Depuis trois ans, les intervenants du *Projet Place L'Acadie/Place Henri-Bourassa* organisent pour les résidents une fête familiale dans les rues Place L'Acadie et Place Henri-Bourassa. Chaque année, « Fête comme chez vous » remporte un succès retentissant. Entre 500 et 600 personnes ont participé à cette activité aux étés 2002 et 2003. La première édition a assuré une visibilité importante au *Projet*. Les intervenants disent que le *Projet* a acquis davantage de crédibilité auprès des organismes partenaires à partir de ce moment. Elle a favorisé leur implication par la suite. Barbecue, musique, animation et jeux colorent la fête. Hommes, femmes et enfants se côtoient dans une ambiance joyeuse favorisant la rencontre et l'échange entre voisins. Plusieurs partenaires du *Projet* ont tenu des kiosques d'information lors de ces journées. En 2002, les résidents ont pu rencontrer des intervenants du Service de Sécurité Incendie de Montréal, des Loisirs de L'Acadie, de Net Emp-Arc, du poste de Police de quartier 10, de Repère, du CACI, de L'Accès-Soir, de Concertation-Femmes, du CLAC, de Jobs et Jobines, de la Corbeille, d'Éco-quartier et de Jeunesse 2000. En 2003, le CACI, le Cartier Émilie, la CDEC, le Carrefour jeunesse emploi Ahuntsic-Bordeaux-Cartierville, le CLSC, le Comité logement Ahuntsic-Cartierville, Concertation-Femme, La Corbeille, Jeunesse 2000 L'Acadie, le *Projet Place L'Acadie/Place Henri-Bourassa* PDQ 10 et Tandem étaient présents. En 2004, les Loisirs L'Acadie, la Table de concertation jeunesse Bordeaux-Cartierville, le PDQ 10, Tandem Montréal, le CLSC Nord de l'Île, le CLIC étaient de l'organisation de la fête. La fête 2004 a eu un succès retentissant puisque plus de 900 personnes du secteur ont participé à cette activité dans une ambiance chaleureuse empreinte de solidarité.»

En conclusion :

Je suis convaincu que les caractéristiques populationnelles, voire comportementales des résidents des PAHB s'est construite dans le temps, à cause des caractéristiques géographiques contraignantes du site, de sa représentation sociale et qu'en cela, le rapport progressivement «installé» mutuellement composé entre les caractères géographiques et populationnels ont eu un effet d'entraînement délétère auquel l'engagement soutenu et prolongé d'intervenant sociaux n'a pu pleinement remédier.

Je suis également convaincu que *l'ampleur des problèmes sociaux vécu jusqu'ici*

sur ce site nécessite que son redéveloppement se fasse par le biais d'un processus engageant les professionnels du développement social et humains, notamment des sociologues, ergothérapeutes et psychologues de l'environnement. Sans une telle démarche, la Ville de Montréal, la SHDM et ses partenaires errent à coup sûr, et à grand coût pour la société.

J'ignore jusqu'où je peux m'étendre moi-même en conjectures dans le cadre d'un mémoire, mais il m'est facile de croire, vu la résistance systématique de la Ville de Montréal de recourir à l'expropriation, que le présent projet soit d'abord le produit d'une entente politique. Au lieu d'être le fruit d'un véritable processus de planification. D'une démarche permettant au Maire d'éviter l'emploi de mesures coercitives, dans laquelle l'engagement de la SHDM permet de collectiviser le risque, les coûts qu'un promoteur résidentiel privé n'aurait pas assumés seul.

En cela, il serait sûrement utile de demander, au delà de la personnalité des propriétaires qui se sont succédés, pourquoi ce site supportait au départ des logements typiquement économiques, massés les uns contre les autres, puis laissés à l'abandon. On en comprendrait que les valeurs offertes par le contexte du site sont peu convenables à la résidence, c'est-à-dire à la cohabitation et à l'établissement de relations diversifiées, vécue sur plusieurs registres personnels, à un milieu de vie véritable. C'est-à-dire complet et complexe aux plans géographique et social, permettant des relations diversifiées et autodéterminées dans un cadre formel et informel. En plus de capacités d'approvisionnement, d'enrichissement culturelle ou d'attachement historique importante à certains.

Au contraire, ce site offre une valeur exceptionnelle pour la localisation d'un équipement public, ou de fonctions administratives (bureaux). De par son accessibilité, et sa visibilité. Chose certaine, l'utilisation adéquate du site (utilisé plutôt que subi) par la «clientèle» visée doit se confondre à la mobilité automobile quotidienne (pour fin de travail principalement), et automobile. En ce sens, la structure urbaine du site convient à des emplois stables et bien rémunérés, tandis que sa localisation médiane, entre quartiers réels (au-delà des arrondissements), convient idéalement à un bâtiment de vocation publique. S'il s'agit de viser une clientèle domiciliaire, on doit viser une clientèle mobile, aisée, active, pouvant «opérer» ce site, et s'y émanciper. Minimale, pouvant transformer ses nuisances en bénéfiques, renverser la stigmatisation historiquement composée de ses résidents, et pouvoir choisir leur communauté d'appartenance. On ne saurait insister suffisamment sur la portée, sur l'inertie du caractère fonctionnel du site, et la nécessité conséquente de le concevoir comme un outil, à différence d'un milieu de vie durable. Le déménagement des ménages qui se sont succédés et accélérés sur ce site seraient d'ailleurs une forme durable de cet emploi.

Une chose est sûre. Le fait que le rayon géographique des relations humaines possibles soit moins étendu dans le cas des personnes âgées et des enfants ne

rend pas moins importantes ces relations (sans doute plus importantes en fait), notamment pour le développement et le soutien des enfants et des aînés. Cette atrophie géographique n'influence aucunement le registre (affectif, cognitif, corporel...) de ces relations ni, en principe, la richesse qu'y procure un milieu de vie véritable, ou véritablement accessible.

On ne saurait alors remplacer l'atténuation du rayonnement géographique des relations des personnes fragiles, par l'isolement géographique et l'établissement d'un programme sans brimer outrageusement leurs possibilités de développement et de soutien. Surtout si on considère le caractère restreint des choix économiques (et socio-culturels) qui s'offrent véritablement aux personnes fragiles, et fragilisées.

En conséquence, je crois fermement que ce projet est inadéquat où il se trouve, et ne doit pas être poursuivi, ni autorisé. S'il répond à un besoin, et si son essence intéresse réellement leurs promoteurs, D'autres sites sauraient infiniment mieux convenir, quitte à détruire, cette fois-ci, quelques bungalows entourant des stations de train, ou bordant la rivière Des Prairies. On recréerait d'ailleurs dans ce type d'opération, les valeurs normalement recherchées par les promoteurs d'habitation pour personnes âgées. Notons si la forme du projet n'a été l'objet d'aucune critique, c'est bien car l'usage du site forme une question combien plus importante à ce stade-ci, et pour la collectivité. À une réserve près, dont on ne saurait s'étonner : l'intérêt réel du parc aménagé au cœur de l'îlot est engendré du fait que les logements sociaux sont utilisés comme écran aux pressions sonores les plus intenses.

Voilà.

Encore une fois, avec mes remerciements, notamment à l'endroit des employés de l'OCPM qui échangent leur droit de parole contre leur foi en l'injection de démocratie dans la planification urbaine. Mes excuses aux autres, celles et ceux qui croient leur engagement bienfondé au sein de ce projet.