

## **La Cité de la logistique : non merci**

Mémoire déposé dans le cadre de la consultation publique sur le projet de la Cité de la logistique par Réal Daoust et François Aubry, économiste, résidents du quartier.

**Notre mémoire plaide pour le rejet du projet de la Cité de la logistique car nous nous le considérons comme rétrograde et néfaste pour le bien-vivre des membres de notre communauté et pour le développement durable de notre quartier.**

### **Cité de la logistique, plutôt cité portuaire**

Malgré les qualificatifs dythirambiques dont on l'affuble – développement durable, créateur d'emplois et de valeur ajoutée, espace de vie et de cohabitation novateur, prospère et intégré dans son milieu – nous croyons que le projet de la Cité de la logistique est essentiellement une extension des activités du Port de Montréal à l'intérieur d'un quartier densément peuplé. D'ailleurs, comme l'ont exprimé d'autres intervenants, il aurait été plus réaliste, et honnête ajouterons-nous, de nommer ce projet Cité portuaire plutôt que Cité de la logistique. Car de quoi s'agit-il sinon surtout de développer des activités de transport, d'entreposage, de transbordement et de manutention de marchandises auxquelles pourraient s'ajouter certaines activités à très faible valeur ajoutée telles l'emballage et l'étiquetage, par exemple.

### **L'avantage de la création d'emplois**

L'avantage principal, sinon le seul, de ce projet pour le quartier résiderait dans le potentiel de création d'emplois dont le nombre donne lieu à des spéculations tout à fait contradictoires variant de plusieurs milliers d'emplois selon l'arrondissement à quelques centaines selon les représentants de Cargo M, la grappe de l'industrie du transport et de l'entreposage, un des principaux protagonistes du projet avec le Port de Montréal et le gouvernement du Québec à travers sa stratégie maritime dont un des objectifs est l'implantation de 16 zones industralo-portuaires au Québec.

Nous sommes évidemment pour la création d'emplois dans notre quartier qui a trop longtemps souffert de chômage et de pauvreté et qui a été dévasté par la disparition de dizaines de milliers d'emplois manufacturiers et de l'industrie lourde bien rémunérés en particulier depuis le milieu des années 1970. Mais ces emplois doivent être de qualité, c'est-à-dire qualifiés, bien rémunérés et durables.

### **Des emplois traditionnels, peu qualifiés, à faibles salaires et précaires**

Or, quels sont ces nouveaux emplois que les champions du projet de la Cité de la logistique nous promettent en grand nombre?

Selon certains de ses promoteurs, le projet de la Cité de la logistique pourrait créer des milliers d'emplois traditionnels non-spécialisés. Non seulement ces emplois seraient-ils faiblement rémunérés mais ils seraient aussi extrêmement précaires et sans grand avenir. En effet, plusieurs études confirment, devant les progrès fulgurants de la robotique, que de très nombreux emplois de plusieurs secteurs de l'économie traditionnelle disparaîtront au cours des prochaines années. Et parmi ces emplois, ceux qui seraient créés dans la Cité de la logistique sont particulièrement vulnérables. Selon le Brookfield Institute for Innovation and

Entrepreneurship, le transport et l'entreposage seraient deux des secteurs les plus affectés par la robotisation, pas moins de 61% de ses emplois étant menacés dans un avenir prévisible.

Notons en passant qu'une des faiblesses importantes de l'économie du Québec par rapport à celle de l'Ontario réside justement dans le fait qu'il se crée au Québec beaucoup moins d'emplois dans les secteurs où le salaire est égal ou supérieur à la moyenne. Or notre quartier mérite certainement mieux que de continuer à contribuer au maldéveloppement du Québec.

### **Des emplois à faible effet d'entraînement**

Il est important de souligner aussi que ces emplois, en plus d'être de piètre qualité, auraient peu d'effets d'entraînement pour le quartier puisque, l'expérience le démontre, les activités portuaires se déroulent essentiellement en vase clos et génèrent très peu de retombées pour les entreprises sous-traitantes et services de proximité du quartier tels les restaurants et les commerces de détail, par exemple.

Ajoutons que rien ne garantit que ces emplois seraient occupés en majeure partie par des travailleurs et des travailleuses résidant dans le quartier ou l'arrondissement. D'abord il serait discriminatoire donc illégal que ces emplois leur soient réservés. Ensuite plusieurs de ces emplois ne seraient pas de nouveaux emplois mais simplement des emplois existants transférés dans le quartier comme c'est le cas de la centaine d'emplois prévus par le projet d'installation des activités de l'entreprise Ray Mont Logistic dans le périmètre du projet de la Cité de la logistique.

### **Un prix important à payer**

S'il le projet de la Cité de la logistique renferme peu d'avantages économiques et sociaux pour la communauté locale, le prix à payer pour sa réalisation serait très élevé.

### **Pollution sonore**

Premièrement, il y aurait augmentation de la pollution sonore qui est déjà intolérable pour un grand nombre de résidants du quartier : plus de grues, de camions, de circulation routière et ferroviaire, de manipulation de conteneurs et de marchandises. Or il est démontré que le bruit en milieu urbain, déjà très présent dans le quartier, provoque de la gêne, de la perturbation du sommeil, de l'hypertension et des maladies cardiovasculaires.

### **Pollution atmosphérique**

Ensuite, l'augmentation des activités ferroviaires, de camionnage et de manipulation de produits entrainera plus de pollution atmosphérique sous forme de monoxyde de carbone et de présence de particules fines, ces dernières, liées à l'utilisation de moteurs diésels, étant particulièrement nocives pour la santé. La pollution atmosphérique entraîne notamment une diminution de la fonction pulmonaire, des symptômes cardiorespiratoires, plus de consultations médicales, d'hospitalisations et des décès prématurés.

## **Débordement de la circulation**

Enfin, on peut craindre que l'augmentation des activités découlant du projet aggrave les problèmes environnementaux et sécuritaires causés par le débordement de la circulation dans les rues résidentielles du quartier. Cette situation est déjà problématique à cause de la circulation de plus en plus dense sur le boulevard Notre-Dame depuis l'ouverture du pont reliant Laval à Montréal par l'autoroute 25.

## **Un projet rétrograde et nuisible**

Depuis la fin des années 1970, Hochelaga-Maisonneuve s'est lentement et péniblement transformé d'un quartier fortement industriel à un quartier résidentiel, commercial et de services de proximité. La récente série de fermetures d'usines manufacturières traditionnelles telles que Mabe, Christie et Mondalez n'est que le dernier épisode dans le déclin de la vocation traditionnelle du quartier.

Au cœur de cette transformation et à la base de la relance économique du quartier on trouve un élan de solidarité porté, entre autres, par les nombreux organismes communautaires qui s'y sont implantés et par la multiplication des projets d'économie sociale et d'entrepreneuriat collectif local. Parallèlement on assiste à une transformation du tissu social : rajeunissement de la population, augmentation du nombre de familles avec enfants, de propriétaire-occupant, diversification des commerces, verdissement du quartier.

Il serait dommage de tenter de briser l'élan de transformation du quartier et encore plus de revenir en arrière.

Compte tenu de ce qui précède, nous croyons que le projet de la Cité de la logistique, en misant sur des activités industrielles traditionnelles et des emplois faiblement qualifiés et menacés dans un avenir rapproché par la robotisation, est rétrograde et sera très nuisible pour le quartier. Non seulement irait-il à l'encontre des forces en œuvre pour moderniser le quartier mais il accaparerait un espace important de 10 millions de pieds carrés qui pourrait être consacré à des activités plus modernes, plus prometteuses et en harmonie avec la mutation du quartier. Nous pensons que le type d'activités que générerait le projet de Cité de la logistique trouverait davantage sa place en périphérie de Montréal dans des secteurs où il y a plus d'espace vacant et qui sont moins densément peuplés, par exemple à Contrecoeur ou à Vaudreuil.

## **Quelques clés pour un projet durable**

Comme l'a souligné avec force le Collectif en environnement de Mercier-est dans son mémoire lors de la consultation du 28 janvier 2017 : « Malgré son emballage attrayant, ce projet se révèle ... une entreprise industrielle de type traditionnel, à mille lieues d'un pôle technologique structurant, innovateur et porteur d'avenir. »

Or, nous sommes d'accord avec d'autres intervenants que la mixité des activités et des vocations est une des principales conditions à la base de quartiers durables. En effet un projet industriel unifonctionnel tel celui de la Cité de la logistique mènerait certainement à un cul de sac dans 15, 20 ou 30 ans. On aura encore une fois déstructuré notre quartier qui,

rappelons-le, a subi par le passé plusieurs catastrophes suite à des décisions qui devaient améliorer notre qualité de vie. Pensons aux destructions patrimoniales et aux très nombreuses expropriations découlant de la construction du Pont-tunnel-Lafontaine et du projet d'autoroute Notre-Dame au début des années 1970, projet toujours sur la table à dessin près de 30 ans plus tard.

Il est donc impératif de planifier le développement de cet important espace pour qu'il devienne multifonctionnel et polyvalent.

De tels projets de grande qualité ont déjà vu le jour ou sont en voie de réalisation dans divers quartiers de la métropole. Deux exemples suffiront à étayer notre propos.

D'abord le secteur des ateliers Angus qui a été transformé depuis le début des années 1990 en quartier résidentiel et en technopôle. Pas moins de 56 entreprises et 2500 emplois spécialisés ont été créés au cours de la phase 1 et la phase 2 est actuellement soumise à une consultation des citoyens sous l'égide de l'OCPM.

Ensuite, le projet de la cour de triage Outremont qui prévoit le réaménagement d'une vaste friche industrielle au coeur de l'île de Montréal en un milieu de vie mixte, durable et intégré aux milieux environnants. Il prévoit des bâtiments universitaires, des milliers de logements, des espaces de bureau, des commerces et des services de proximité, un espace public, un parc de quartier et deux parcs de voisinage, ainsi que l'intégration d'œuvres d'art.

Voilà des projets structurants, innovants, porteurs d'avenir et combien emballants pour les résidentes et les résidents. Lorsqu'on les compare au projet flou et bancal de Cité de la logistique, on a l'impression, pour utiliser le langage de l'univers du hockey, que notre quartier s'est vu décerner le dernier choix au repêchage et qu'il hérite d'un projet dont personne ne veut.

S'il a été possible de réaliser de si beaux projets dans d'autres quartier de Montréal, il n'y a aucune raison que notre quartier soit en reste.

## **Recommandations**

Nous **recommandons** que la vocation du secteur soit modifié afin d'en faire un secteur polyvalent comportant des zones résidentielles, des zones d'emplois ( bureau, commerces, services) et des espaces verts.

À cette fin, nous **recommandons** que l'arrondissement se dote d'un plan particulier d'urbanisme (PPU) et qu'une véritable consultation soit réalisée par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM).

Et que d'ici à ce que le nouveau plan d'urbanisme soit adopté, nous **recommandons** qu'un moratoire soit décrété sur l'utilisation du terrain visé par le projet de la Cité de la logistique et qu'à cette fin la ville-centre vote un règlement de contrôle intérimaire empêchant tout nouveau développement dans le secteur.

Pour terminer, nous souhaitons fortement que le maire de l'arrondissement se fasse le défenseur des véritables intérêts des résidents et des résidentes du quartier et non le promoteur d'un projet qui ne profiterait qu'à l'industrie et plus particulièrement au Port de Montréal