Mémoire

Auteur : Denis Côté

Organisation : Hockey-balle Hochelaga

Consultation sur la future **Cité de la logistique**

Déposé le 31 janvier 2017 en format PDF à communicationsmhm@ville.montreal.qc.ca

Présentation de « Hockey-balle Hochelaga »

L'Équipe De Facto d'Hochelaga s'entraine dans la Cité de la logistique depuis 2000. Sa gardienne de but Naomie Laniel, 17 ans, habite le secteur Guybourg.

Le groupe Hockey-balle Hochelaga organise une équipe d'hockey-balle junior, l'Équipe De Facto d'Hochelaga, qui s'entraine régulièrement et participe à des tournois municipaux.

L'Équipe De Facto d'Hochelaga fut championne des Jeux de la rue de Montréal en 2000 et en 2001, de même que finaliste en 2016. Elle est l'une des meilleures équipes juvéniles à Montréal.

Aussi, Hockey-balle Hochelaga a reçu et animé des sessions de jeu libre hebdomadaires, pendant six ans, de 2000 à 2016, dans un centre privé, nommé Location Gymnase. Ces sessions attiraient surtout des garçons ados et de jeunes hommes.

Location Gymnase est situé dans la Cité de la logistique, louant lui-même son espace au gigantesque complexe industriel Le 5600, coin Hochelaga et Dickson.

Nous ne parlons pas ici, ni au nom de Location Gymnase, ni au nom du complexe Le 5600.

Aussi, Hockey-balle Hochelaga publie une page Facebook de plus de 600 amis, nommée Hockey-balle Hochelaga.

Notre groupe n'est pas une entreprise enregistrée. Il est cependant une initiative de Montréal sans fumée, un organisme sans but lucratif enregistré en 1994.

L'auteur de ce mémoire, Denis Côté, est le principal organisateur de Hockey-balle Hochelaga, de manière bénévole. De manière professionnelle, depuis 1992, il est le fondateur et coordonnateur de Montréal sans fumée. Auparavant, de 1986 à 1992, il a fondé et dirigé la revue québécoise Tennis-mag.

M. Côté demeure dans le secteur Sud-Ouest d'Hochelaga, tout près du Port de Montréal.

Coordonnées : 514 525-7025 / montreal-sf@videotron.ca

INTRODUCTION

Notre mémoire portera sur quatre sujets : le nom « Cité de la logistique », l'environnement, l'acceptation de la population avoisinante, puis l'ajout d'un élément récréatif plaisant, à savoir un Centre Multisport.

1 – Appellation « Cité de la logistique », ou « Cité portuaire »

Notre première recommandation est audacieuse mais très simple.

Le titre « Cité de la logistique » n'est pas assez clair. Il semble que l'on parle d'un « quartier industriel spécialisé dans la réception, la manutention, l'adaptation et la redistribution des marchandises, de manière rapide et efficace ».

Dans les faits, le nom proposé ne veut pas dire grand-chose pour plus de 95 % de la population.

Ce nom long et sophistiqué, si retenu, restera toujours un handicap pour la Cité, ses promoteurs et ses employeurs.

PAS DE MONOPOLE DU MOT LOGISTIQUE

Dans la tête des gens plus instruits, le mot « logistique » implique une certaine organisation, de la planification. Il y a de la logistique à bien des endroits, petits ou grands, certainement à l'Aéroport Trudeau, au Port de Montréal, et au Palais des congrès par exemple.

Il y a aussi de la logistique au Centre Bell, lors d'une partie des Canadiens. Aux récents Jeux du Québec, tenus à Montréal à l'été 2016, il y avait certes une logistique, pour accueillir 3000 athlètes adolescents, 2000 bénévoles, dans 25 disciplines réparties dans une multitude d'endroits.

Néanmoins, pour les gens moins instruits, le mot « logistique » veut dire peut-être en rapport aux ordinateurs.

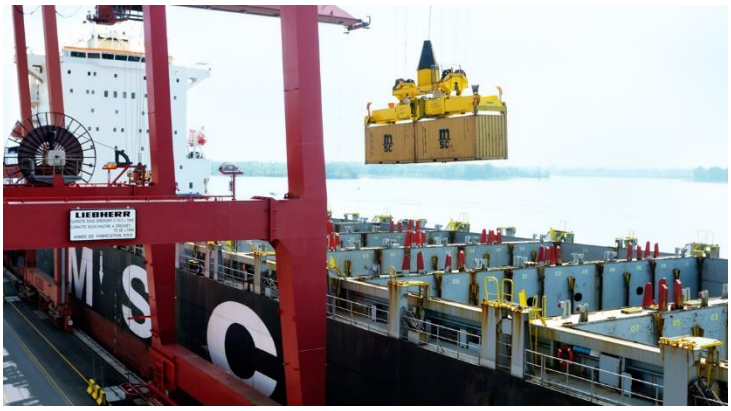
Un nom plus simple, qui serait plus compréhensible pour les travailleurs qui y œuvrent, pour les médias, pour les politiciens généralistes, et surtout pour la population, serait :
« **Cité du transport** ».

Par contre, le mot transport fait beaucoup allusion au camionnage, lequel n'a pas tellement la cote, car les camions (surtout les gros) sont perçus comme étant encombrants, polluants et bruyants.

Une expression a émané d'une participante lors de la consultation du 28 janvier :
« **Cité portuaire** ». Puisque le secteur étudié semble une extension du Port de Montréal, son appellation « Cité portuaire » serait à la fois réaliste et sympathique.

Plus compréhensible, le mot « portuaire » est aussi plus distinctif que « logistique ». Tel que mentionné plus tôt, une foule de secteurs ou d'activités peuvent être associés à la logistique, alors que très peu d'endroits peuvent se qualifier « portuaires ».

Le mot « portuaire » amène des valeurs positives de loisir et d'environnement, puisque dans l'imagerie populaire, un port est un endroit touristique plaisant, sur le bord de l'océan. La plupart d'entre nous sommes ravis de prendre des vacances près de l'océan ou d'une vaste étendue d'eau (mer, fleuve ou grand lac). L'océan est associé à de l'air frais, à la brise et aux paysages apaisants.



En réalité, la Cité de la logistique semble une extension du Port de Montréal. Pourquoi ne pas l'appeler « Cité portuaire » ? Le défi serait d'être faire un ensemble positif, s'intégrant au développement durable.

Autre avantage du terme « Cité portuaire » : cela ferait du Port de Montréal, grandement étalé le long de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, un lieu plus positif, au lieu d'être principalement une nuisance polluante et bruyante qui nous empêche d'avoir accès au fleuve Saint-Laurent, comme à Mercier-Est et à Verdun.

À la consultation du 28 janvier, plusieurs participants ont même suggéré que l'administration du Port de Montréal déménage ses bureaux de la Cité du Havre à la Cité de la logistique. Ceci semble irréaliste puisque le siège social actuel est très beau, idéal pour ses employés et sa direction. Par contre, un centre permanent d'observation et de vulgarisation pourrait très bien être aménagé dans la Cité de la logistique, avec vue et accès réels près du fleuve, … surtout si le nom « Cité portuaire » est retenu.

Le mot « Cité » apparait approprié. La plupart des gens comprendront que ce concept signifie un quartier, un district, et non pas une municipalité indépendante, enclavée dans Montréal.

La connotation moderne, voire futuriste, que l'on veut donner au quartier spécialisé, est livrée par le mot « Cité ».

L'adoption d'un terme compréhensible, tel « portuaire », serait une marque de respect pour les travailleurs actuels et futurs de la Cité, de même que pour les résidents de l'arrondissement, lesquels ne sont pas, pour la plupart, des universitaires à la fine pointe des nouvelles tendances, dotés d'un vocabulaire recherché.

On peut parier que la plupart des actuels artisans du transport des marchandises ignorent ce que veut dire l'expression « logistique », lorsqu'appliquée à leur propre domaine. Un sondage scientifique, non dirigé, pourrait nous éclairer sur la compréhension véritable du grand public au sujet du mot logistique.

Pour rassurer la population sur les activités modernes de la Cité portuaire, l'arrondissement devrait promettre que le secteur au nord (nord conventionnel, et non pas géographique) de la rue Notre-Dame ne servira pas à l'entreposage de conteneurs à l'extérieur. Cet engagement a été pris par le maire M. Réal Ménard, lors de la journée de consultation du 28 janvier.

L'adoption du nom « Cité portuaire » faciliterait les bonnes relations avec le Port de Montréal. Par contre, il se pourrait que plusieurs intervenants pensent que cette « Cité portuaire » fait partie du Port de Montréal et est sous sa responsabilité.

2 – Environnement

De manière générale, l'affluence accrue de lourds véhicules moteurs, tels les camions et les trains diesel, aura un impact négatif sur l'environnement.

À court terme, les gaz d'échappement de ces véhicules sont néfastes pour la population avoisinante. À long terme, ces mêmes gaz contribuent à l'effet de serre qui augmente la température de la Terre et l'acidité des océans. Ces sujets sont bien documentés et connus.

Le principal problème qui surviendra probablement, en conséquence de la Cité de la logistique, sera de plus gros embouteillages à l'entrée du Pont-Tunnel Lafontaine et sur l'autoroute Métropolitaine, de même qu'autour de l'échangeur Turcot. Des masses de gros véhicules arrêtés, le moteur continuant à rouler, constituent assurément une cause importante de pollution, à court et à long terme.

Les meilleures solutions à ces problèmes sont l'annulation du projet de Cité de la logistique, ce qui semble improbable, ou alors l'imposition de lourdes taxes sur l'essence. L'idée d'instaurer un droit de passage sur tous les ponts de l'île de Montréal est aussi très intéressante pour réduire le flot de véhicules à Montréal.

De lourdes taxes sur l'essence amèneraient les citoyens et les employeurs à repenser l'utilisation de leurs véhicules. Cela encouragerait l'usage du vélo, les véhicules électriques, le covoiturage, le transport en commun, le travail à domicile, les horaires différés, le travail en banlieue et les loisirs de proximité.

Si vous retenez nos suggestions d'augmenter de beaucoup la taxation de l'essence, et d'instaurer un péage dissuasif sur tous les ponts de l'Île de Montréal, s'il-vous-plaît, ne dites pas qu'elles viennent d'Hockey-balle Hochelaga ! Même si ces idées sont très bonnes …

Au niveau local, la Cité de la logistique devrait inclure de grands espaces paysagers, avec des arbres, pour atténuer et camoufler l'impact négatif environnemental de l'affluence accrue des camions. Idéalement, la population devrait avoir accès à ces nouveaux espaces verts. Des espaces forestiers naturels cadreraient mieux que du gazon (à couper … avec des tracteurs et camions à essence).

La congestion routière est lourde à Montréal. Ses coûts sanitaires et économiques sont majeurs. Seuls une hausse importante des taxes sur l'essence, de même qu'un péage dissuasif sur l'ensemble des ponts de l'île, réduiraient vraiment la pollution et les pertes de temps.

Pour atténuer le bruit des camions, les grands axes routiers devraient être en tranchées, avec des collines anti-bruit, et surtout pas surélevées.

3 – Acceptation de la population avoisinante

Malheureusement, la population se rend peu compte de la pollution causée par les véhicules moteurs, surtout celle qui provient de plus de 200 mètres. Ainsi, les résidents avoisinants ne seront guère choqués, ni avantagés, par la Cité de la logistique.

Le nouveau secteur traitera de la marchandise destinée à des lieux beaucoup plus étendus que le voisinage, ou même que l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

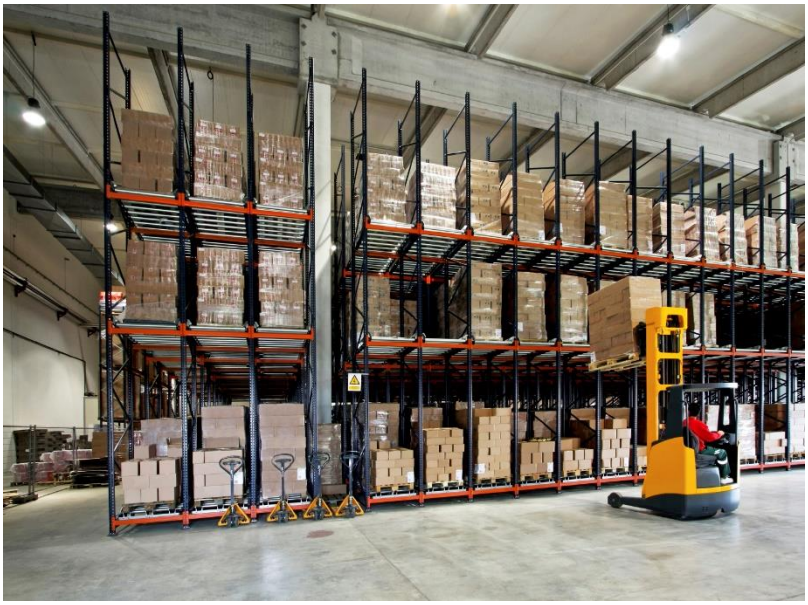
On peut supposer que les camions et les trains se dirigeront non seulement dans la grande région de Montréal, mais aussi dans l'Est du Canada et des États-Unis, voire plus loin.

Quant aux emplois, ils seront occupés par des gens venant de 5, 10, 20 kilomètres ou plus. Les emplois payants, bien syndiqués, sont souvent accaparés par des banlieusards qui utilisent leur automobile pour venir travailler.

Plus un emploi est payant, plus son détenteur aura les moyens d'avoir une automobile et une belle propriété en banlieue, avec une piscine, un barbecue, un garage et un atelier.

Si la Ville de Montréal est incapable d'avantager les Montréalais dans son embauche, il est probable que les employeurs privés en seront aussi incapables.

Alors, bien sûr que les résidents de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve seront heureux de pouvoir poser leurs candidatures pour les emplois de la Cité de la logistique. Il reste à savoir s'ils seront engagés.



Tant les futurs employeurs que les organismes locaux devraient favoriser l'embauche de travailleurs de l'arrondissement MHM.

Rappelons ici deux excellentes suggestions émanant de la consultation du 28 janvier :

- Favoriser l'embauche de résidents de l'arrondissement par des programmes volontaires impliquant les futurs employeurs et les organismes locaux.
- Depuis le quartier Maisonneuve, prolonger la rue Ontario jusqu'au secteur Guybourg. Ceci désenclaverait partiellement ce secteur tout en permettant à la ligne d'autobus Ontario 125 de se terminer à la station Cadillac ou Assomption.

ACTIF RÉCRÉATIF COMPENSATOIRE

Pour avantager les travailleurs de la Cité de la logistique, de même que les résidents de l'arrondissement, il serait intéressant que le secteur soit doté d'un important atout récréatif distinctif.

En effet, la plupart des installations prévues de la Cité de la logistique n'amèneront aucun avantage particulier aux résidents du quartier, puisque les marchandises seront presque toutes destinées en dehors. Quant aux emplois, seul l'avenir nous dira à qui ils iront vraiment.

Une suggestion d'atout récréatif suit au prochain point.

4 – Centre Multisport (hockey-balle, basketball, volleyball et futsal)

Le 20 septembre 2016, lors d'une réception à l'Hôtel de ville de Montréal, à l'occasion de la *Semaine nationale des entraîneurs*, le responsable des Sports et Loisirs à la ville, et maire de Pierrefonds-Roxboro, M. Dimitris Jim Beis, a annoncé que Montréal allait lancer bientôt un programme d'infrastructures sportives important, qui sera confié aux arrondissements.

Depuis cette annonce, nous souhaitons suggérer au département des loisirs de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve de construire un Centre Multisport exclusif, qui plairait à notre population et nous distinguerait.

Nous pensons à une infrastructure d'une grandeur similaire à un aréna de hockey de deux patinoires, mais qui comporterait, à la place, quatre plateaux de sports intérieurs très populaires. Ces plateaux identiques seraient utilisés, au besoin, par quatre sports : le hockey-balle, le basketball, le volleyball et le futsal (soccer en salle).

Un édifice d'environ 5000 m2 requiert un très grand terrain, surtout s'il est entouré d'un aménagement paysager agréable. En regardant les possibilités dans l'arrondissement, le secteur de la Cité de la logistique semblait pratiquement incontournable.

Le basketball est si populaire en Amérique du Nord que son terrain sert souvent de base aux gymnases des écoles et centres sportifs.

Pour nous, ce secteur est bien connu, puisque nous y jouons au hockey-balle depuis six ans, dans le complexe industriel Le 5600, coin Hochelaga et Dickson.

Nous profitons donc de la consultation sur la Cité de la logistique pour déposer notre proposition à l'arrondissement. Cette idée sera aussi présentée au département des loisirs de manière complémentaire et plus étoffée.

HOCKEY-BALLE, BASKETBALL, VOLLEYBALL ET FUTSAL

Parmi les sports pouvant être joués en équipe, sur une surface intérieure de grandeur moyenne (l'équivalent d'un gymnase simple), les plus populaires au Québec sont le **hockey-balle**, le **basketball**, le **volleyball** et le **futsal**. Le même type de plancher peut convenir à ces quatre sports.

En plus d'être très populaires, ces quatre sports ont les avantages suivants :

- Peu dispendieux, car ne nécessitant presque pas d'équipement personnel.
- Écologiques, car ils peuvent être joués à des milliers d'endroits au Québec. Pas besoin de se déplacer loin en automobile.
- Écologiques aussi du fait qu'ils ne requièrent pas d'équipement personnel important (normalement importé de Chine), ni même d'automobile (requise pour transporter un équipement volumineux).
- Pacifiques, car ils n'impliquent pas de contacts physiques robustes pouvant occasionner l'hostilité et des escarmouches.
- Sécuritaires, pour la même raison. Les risques de blessures sont très bas.
- Démocratiques et sociaux, car aucun joueur ne détient un rôle prédominant. Généralement, des équipes de cinq à quinze joueurs sont requises.
- Accueillants pour les filles, car déjà populaires chez elles et peu robustes.
- Accueillants pour les gars non violents ou délicats, qui ne sont pas attirés par le football ou le hockey sur glace.
- Accueillants pour les adultes qui veulent se remettre en forme, à tout âge, car ils sont simples et faciles à jouer, même pour les débutants.
- Accueillants pour nos minorités populeuses, car ce sont des sports très connus à travers le monde. Même le hockey-balle est populaire à l'étranger, sous la forme du hockey sur gazon (avec une balle).
- Cardiovasculaires, car il faut bouger beaucoup en pratiquant ces quatre sports.
- Sans relâche hivernale. Étant joués à l'intérieur, ils peuvent être pratiqués 52 semaines par année.
- Spectaculaires. Ce sont des sports d'action, très intéressants pour les spectateurs. Propices à une foule restreinte, de proximité, près du terrain et des joueurs.

Dans le Centre Multisport proposé, nous suggérons d'inclure des estrades assez grandes, pouvant servir pour des compétitions avec public moyen.

Avec ses estrades et son emplacement à Montréal, près du Métro, le Centre Multisport serait utilisé pour populariser les quatre sports retenus. Actuellement, au Québec, en particulier dans *Le Journal de Montréal*, trop d'attention est accordée au hockey sur glace et à d'autres sports moins vertueux, tels le football, la boxe ou les courses de véhicules motorisés.

En fait, le soccer est le seul qui réussit à se tailler une certaine place au *Journal de Montréal*, parmi les sports d'équipe pacifiques, cardiovasculaires, écologiques, peu dispendieux, et pratiquées fréquemment par les deux genres (féminin et masculin).

Honnêtement, les grands médias ont trop tendance à avantager les sports de télévision, aux dépens des sports de participation …

Un Centre Multisport moderne, bien situé, avec des estrades accueillantes, serait certainement employé par les fédérations et les promoteurs des quatre sports retenus.

L'intérêt des grands médias québécois envers les différents sports nécessite des offres professionnelles dans des endroits de qualité, à Montréal de préférence.

SPÉCIALISÉ EN HOCKEY-BALLE

Parmi les quatre sports retenus pour le Centre Multisport, il est probable que le plus populaire sera le hockey-balle, car ce sera le principal endroit au Canada proposant des terrains de grandeur moyenne (pour du 4 contre 4) avec des bandes, comme pour le hockey sur glace.

Ce Centre Multisport pourrait être le plus beau, et le plus grand, dédié au hockey-balle intérieur au monde. Cela pour moins cher qu'un aréna ordinaire de deux glaces !

Le hockey-balle est en pleine expansion au Québec actuellement, mais ce sport est pratiqué surtout … ailleurs qu'à Montréal. En effet, les lieux de hockey-balle intérieurs sont presque tous opérés par l'entreprise privée.

À Montréal, le hockey-balle à but lucratif se bute à trois obstacles importants : les terrains sont extrêmement dispendieux, la moitié de la population est d'origines diverses (moins attirés par le hockey), et enfin nous sommes individuellement moins bien nantis financièrement.

Par contre, il est assuré qu'un Centre Multisport, bien situé et louant des plateaux de belle qualité, pourrait s'autofinancer. C'est-à-dire qu'une fois l'édifice construit, et sans taxes municipales, un organisme sans but lucratif pourrait l'opérer sans autre financement municipal.

Beaucoup de centres sportifs fonctionnent comme cela à Montréal maintenant, le plus bel exemple étant le nouveau Stade de soccer de Montréal, sur la rue Papineau.

Nous sommes en discussion présentement avec un organisme sportif bien connu dans Hochelaga, à savoir s'il serait disposé à gérer un tel Centre Multisport.

QUINZE MILLIONS $

Sans compter la valeur ou le prix du terrain, la construction d'un Centre Multisport de quatre plateaux est d'environ 15 millions $, en se fiant à des projets de grandeur similaire s'étant réalisés au Québec dernièrement.

Les joueurs de hockey-balle adorent disposer de terrains entourés de bandes, comme sur une patinoire de hockey sur glace. Les terrains sont toutefois beaucoup plus petits.
Les caractéristiques sociodémographiques de ces joueurs ressemblent à celles des travailleurs d'entrepôt ou de nombreux résidents de l'arrondissement MHM.

Comparativement, le Stade de soccer de Montréal a coûté 52 millions $. Quant aux arénas montréalais, leur actuelle « mise aux normes » aura occasionné une facture d'environ 300 millions $ aux contribuables.

Les gouvernements municipal, provincial et fédéral affirment tous que nous devons bouger plus, faire plus de sport, pour être en meilleure santé. Ils veulent même tous collaborer à l'érection d'infrastructures modernes, consacrées à des sports populaires !

En effet, tant pour les gouvernements que pour les employeurs, une population en forme, en bonne santé, est plus productive et plus heureuse. Elle requiert moins de soins médicaux et elle s'absente moins du travail.

Par sa haute proportion francophone, l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve est familière avec le hockey-balle. Lors des Jeux de la rue de l'été 2016, une compétition montréalaise inter-arrondissements, MHM s'est classée première en hockey-balle (médaille d'or pour l'équipe de Jeunes Sportifs Hochelaga) chez les 12-14 ans, et deuxième (médaille d'argent pour notre équipe De Facto d'Hochelaga) chez les 15-17 ans. De plus, notre arrondissement fut le seul à tenir des préliminaires de ce sport, du fait qu'il y avait assez d'équipes locales.

Quant aux futurs travailleurs de la Cité de la logistique, leurs caractéristiques démographiques sont très près de celles des amateurs de hockey-balle (hommes, Québécois de souche, moins scolarisés).

CONCLUSION

Parmi les changements ou idées réalistes pouvant être retenus, au sujet de la Cité de la logistique, nous insistons sur ceux-ci :

1- Le nom devrait être « Cité portuaire », au lieu de « Cité de la logistique ». Cela serait plus court, plus simple et plus représentatif de son emplacement.

2 – Pour atténuer et même camoufler la pollution produite par l'afflux additionnel de camions, le secteur devrait être entouré de plusieurs espaces verts, dont au moins une petite forêt à l'état naturel, sans gazon.

3 – Pour avantager les résidents de l'arrondissement (qui auront peu d'avantages avec cette Cité), et pour plaire à ses futurs travailleurs, une infrastructure majeure de loisir pourrait y être construite. Nous suggérons un Centre Multisport avant-gardiste et original, consacré à quatre sports très populaires : le hockey-balle, le basketball, le volleyball et le futsal (soccer en salle).

Ce mémoire est en ligne sur : www.hockeyb.ca/cite17.pdf