

Assomption-Sud :  
Au royaume de la logistique.

DOCUMENT REMIS DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE PUM  
2050 PLAN D'URBANISME ET DE MOBILITÉ À L'OFFICE DE LA CONSULTATION  
PUBLIQUE DE MONTRÉAL (OCPM).

PAULE DUFOUR

LUC GALLANT

Que signifie habiter aux abords du secteur industriel Assomption-Sud et du Port de Montréal? Que signifie habiter un quartier - Mercier, Guybourg, Haig-Beauclerck, Maisonneuve - dédié à la logistique? En premier lieu, cela signifie être envahi par les camions et les conteneurs. Une part importante du territoire de l'arrondissement MHM est donc asphalté pour y permettre l'entreposage et la circulation desdits camions et conteneurs. L'artificialisation du sol rend du coup le territoire plus fragile face aux changements climatiques. La simple pluie, de bienfaitrice et nécessaire qu'elle était, devient une hantise pour un nombre grandissant de citoyens et de citoyennes. L'été, attendu et quasi-vénéré par une population qui désespérait auparavant de son hiver toujours trop long, prend des airs de cataclysme en devenir. Les routes, stationnements, sites d'entreposage deviennent alors autant d'immenses îlots de chaleurs qui n'ont de cesse ces dernières années de proliférer sur la quasi-totalité du territoire. Le Port de Montréal et les compagnies ferroviaires, le CN dans le cas qui nous préoccupe, bénéficient en plus d'un régime d'exception qui leur donne les coudées franches pour agir à leur guise sans tenir compte du bien commun.

Mais, plus inquiétant encore, l'importance de la logistique dans une économie mondialisée rend quasi impensable quelque contrainte que ce soit à l'égard des entreprises de ce secteur d'activité. Les travailleurs et travailleuses des compagnies ferroviaires qui ont vu cet été leur droit à la grève bafoué au nom du transport des marchandises peuvent d'ailleurs en témoigner. Il a suffi pour cela que l'industrie brandisse le spectre des tablettes vides des épiceries pour qu'il en soit ainsi. Le transport des marchandises est donc une question qui relève pour ainsi dire de la sécurité publique. Il en a peut-être sans doute toujours été ainsi mais jamais à un tel niveau. Dans ces conditions, habiter un quartier comme Mercier, Guybourg, Haig-Beauclerck, Hochelaga-Maisonneuve, c'est être assuré de voir ses revendications jugées à la lumière des besoins de l'industrie. C'est voir son territoire asservi aux diktats de l'industrie du transport.

En identifiant l'est de Montréal comme un site à vocation économique, un pôle logistique, le PUM 2050 rend les quartiers que nous habitons de plus en plus fragiles face aux changements climatiques en cours. C'est pourquoi nous craignons, malgré les gains tout récents et relatifs – protection du boisé Steinberg et d'une partie de la friche ferroviaire –, les avancées sur le territoire de l'industrie. À titre d'exemple, le redémarrage des activités du

CN dans le secteur Assomption-Sud, après des années de quasi-absence, constitue une menace des plus sérieuses. Leur retour aura entre autres comme conséquence la destruction d'un espace en voie de re végétalisation. La population qui avait adopté les lieux et désirait intégrer la friche ferroviaire au complet aux boisés Vimont et Steinberg pour en faire un grand parc verra ses rêves contrecarrés. Ce retour en force des activités ferroviaires laisse également craindre une réactivation possible d'une voie d'accès au port inutilisée depuis des décennies. Ce scénario envisagé par l'entreprise ferroviaire rendra la cohabitation tout simplement impossible. La présence du CN nuira également au lien entre les espaces du futur parc. Dans son élaboration, il faudra songer à raccorder ce qui restera de la friche et le boisé Steinberg car le maintien d'une ligne ferroviaire à cet endroit rendra problématique la connexion entre les deux espaces verts. La réputation du CN comme interlocuteur difficile n'étant plus à faire, les négociations entourant la création d'un tel lien risquent donc d'être longues et complexes. C'est donc tout le volet du transport actif qui est touché par l'abondance d'infrastructures routières, ferroviaires et portuaires. La connexion entre les quartiers, que ce soit par la marche ou le vélo, pensons à la piste cyclable Notre-Dame, continuera donc d'être des plus difficile et dangereuse.

L'arrivée de l'entreprise Ray-Mont Logistiques, au cœur de tous ces changements, marque avant tout un agrandissement sans précédent du Port de Montréal. Celui-ci s'étend dorénavant au-delà de la rue Notre-Dame considérée jusqu'alors comme une frontière séparant les activités portuaires et résidentielles. Cet agrandissement est un effet du déplacement et de la concentration vers l'est des activités logistiques. Le développement actuel et à venir des quartiers du centre et du sud-ouest de Montréal – le site Bonaventure et celui de la Brasserie Molson – aura également comme résultat d'en accélérer le mouvement. Si l'industrie du transport place ses pions et continue d'avancer, la délicate question de la cohabitation avec les secteurs résidentiels - et appelés à se développer également – n'en est pas pour autant réglée. Et si on se fie au combat mené par le groupe citoyen Mobilisation 6600 pour préserver un espace vert, ce qui devrait normalement tomber sous le sens en 2024, cette question n'est pas près d'être réglée. Il aura quand même fallu compter jusqu'à présent huit années pour en arriver à un résultat mi-figue mi-raisin, l'installation définitive de l'entreprise et la préservation d'une partie seulement des espaces verts. Au-delà des seules mesures de mitigation, il faut s'interroger, comme le fait

**l'Observatoire des milieux de vie urbains**, sur la cohabitation même des secteurs résidentiels et industriels dans l'est de Montréal.

*« Les milieux de vie continueraient donc de cohabiter avec des activités industrielles légères à lourdes, du commerce de gros et des activités logistiques et portuaires. Les risques industriels, les nuisances et les flux de transport qui sont associés à de telles activités sont à mettre en contraste avec la volonté affirmée de la Ville de Montréal d'améliorer la qualité de vie des résidents et des travailleurs, de favoriser les déplacements actifs et de réduire les nuisances perçues. **Ceci porte à la réflexion quant aux types d'activités qu'il est acceptable d'implanter à proximité des milieux de vie habités.** En ce sens, l'OMV propose **d'engager une réflexion collective relativement aux types d'activités productives compatibles avec le projet de ville durable, compacte, de proximité et à échelle humaine.** »<sup>1</sup>*

À défaut de cette réflexion collective qui n'a toujours pas eu lieu, le combat citoyen reste nécessaire. Mais est-ce que tous les citoyens et citoyennes ont le temps et l'énergie pour consacrer une grande partie de leur vie à un combat strictement défensif face à l'envahissement de leur quartier par les

---

<sup>1</sup> SYNTHÈSE DES CONSTATS DES ATLAS CARTOGRAPHIQUES À VISÉE URBANISTIQUE D'ASSOMPTION SUD-LONGUE-POINTE. Observatoire des milieux de vie urbains (OMV) P. 10

entreprises de la logistique? Sans doute n'en auront-ils et elles pas le choix. Espérons pour terminer que l'élaboration du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 sera l'occasion de débattre plus en profondeur de la concentration et de l'augmentation des activités logistiques dans l'est de Montréal. À défaut de quoi, nous craignons fort que la croissance inhérente à ce qu'on dit être le développement économique ne fasse qu'agrandir encore un peu plus le désert de béton et d'asphalte que peuvent parfois être nos quartiers lorsqu'ils sont soumis à des intérêts qui ne sont pas les leurs.