

Mémoire présenté à l'OCPM
Dans le cadre de la consultation sur Ray-Mont Logistique
7 novembre 2024

Par Annabelle Rivard Patoine
Candidate au doctorat en sociologie,
Université de Montréal

Introduction

Ce mémoire est présenté à l'Office de consultation publique de Montréal dans le cadre de la consultation publique sur les aménagements demandés par l'entreprise Ray-Mont Logistique à l'automne 2024. Je présente ce mémoire à titre personnel, en tant que résidente du quartier Hochelaga-Maisonneuve depuis 2007. Par ailleurs, je suis candidate au doctorat en sociologie économique et en sociologie de l'environnement à l'Université de Montréal. Ma thèse porte sur les conséquences spatiales des stratégies de croissance économique au Québec depuis 2008. La partie empirique de ma thèse repose sur trois études de cas exemplifiant les impacts territoriaux de ces stratégies, dont l'une est axée sur l'Est de Montréal. De plus, j'ai fait partie du comité organisateur du colloque *Les mondes du terrain vague*, qui s'est tenu en juin 2023 dans le boisé Steinberg, en collaboration avec le groupe Stasis, dont je fais partie, ainsi que le CELAT-UQAM, un centre de recherche multidisciplinaire sur les thèmes de la culture, des arts et de la société. Ce colloque, qui a attiré plus de 300 personnes, a démontré un fort intérêt pour repenser le rôle de la logistique dans l'imaginaire économique, au-delà des conceptions dominantes, afin de mieux comprendre les difficultés d'intégration du projet de plateforme intermodale de Ray-Mont Logistique dans le quartier. C'est dans cette optique que s'inscrit la présente contribution.

1. Les origines de la « révolution logistique »

Le domaine de la logistique repose sur l'intégration des modes de transport physique (navires, conteneurs, camions) et le contrôle des stocks basé sur l'information (suivi informatique, traitement des commandes, informations de livraison, etc.). Il est caractérisé par la mise en place d'un système intermodal de transport des marchandises reposant sur des réseaux privés ou semi-privés. Après la Seconde Guerre mondiale, la mondialisation des échanges a entraîné la conteneurisation du transport de marchandises, centrée sur le transport maritime, ce qui a mené à la « révolution logistique » débutant dans les années 1960 et s'accéléralant dans les années 1990. L'investissement massif des multinationales dans la logistique constitue une tentative de contrer la baisse des taux de profit du commerce en accélérant le cycle de production et de vente des marchandises. L'amélioration technologique du transport par cargo, tant en efficacité qu'en capacité de charge, a rendu plus rentable le commerce avec le Tiers-Monde que la production locale, en partie grâce aux investissements directs des multinationales à l'étranger. Plutôt que d'importer uniquement des pièces et des marchandises, des usines furent directement implantées dans les pays où les taux d'exploitation humaine et des ressources naturelles étaient plus profitables.

À cette époque, les infrastructures de transport deviennent également un facteur clé de l'urbanisation. Les premiers conteneurs arrivent au port de Montréal à la fin des années 1960, offrant une meilleure efficacité que le transport en vrac. Cette période a vu la construction massive d'infrastructures de transport telles que ports, chemins de fer et terminaux, promettant à Montréal de bénéficier du développement du commerce mondial. Ce développement des activités logistiques se traduit par la

construction massive d'entrepôts dans les périphéries des grandes métropoles, souvent dans des zones industrielles existantes.

Pour les quartiers industriels comme Hochelaga-Maisonneuve, l'efficacité accrue du transport et la rationalisation de l'entreposage marquent le début de la désindustrialisation dans les années 1970, amorcée avec le choc pétrolier de 1973. Les activités industrielles sont graduellement délocalisées dans des pays du Tiers-Monde ou déplacées vers d'autres zones industrielles, notamment en banlieue de Montréal. Par conséquent, Hochelaga-Maisonneuve est devenu l'un des quartiers les plus pauvres du Canada, une pauvreté qui perdure.

Affecté par l'arrivée d'une population plus nantie et éduquée depuis les années 2010, le quartier connaît encore des poches de pauvreté, notamment au sud autour de la rue Sainte-Catherine. À l'est du quartier, près du site de Ray-Mont Logistique et de la rue Viau, les artères commerciales comme les rues Ontario et Sainte-Catherine sont dévitalisées et les commerces de proximité ont du mal à survivre, tandis que le secteur de l'Assomption Nord peut être qualifié de désert alimentaire en raison de l'accès limité à des aliments de qualité. De plus, la zone résidentielle de l'Assomption Sud-Longue-Pointe est enclavée par la zone industrielle, isolant ses habitant.e.s des services de proximité et du transport en commun.

2. L'intégration des systèmes contemporains de logistique comme stratégie de croissance

Face à ces difficultés économiques, la Ville de Montréal a mis en place en 2015 un Plan de relance économique pour l'Est de la ville, incluant le projet de la Cité de la Logistique, promu par la Chambre de commerce du Montréal Métropolitain (CCMM), et ce malgré une croissance relativement modérée des activités logistiques au cours des années précédentes. Entre 2001 et 2011, on observe même une diminution de l'activité logistique à Montréal en raison d'un recentrage de l'économie vers les flux locaux, un idéal partagé par plusieurs courants écologiques.

Si l'accroissement des capacités logistiques pour le Québec constitue une priorité pour la communauté d'affaire tout comme pour les gouvernements provinciaux et fédéraux, on peut comprendre ce phénomène seulement si on la met en relation avec son idéologie de la croissance, c'est-à-dire ce que l'on nomme la « quatrième révolution industrielle ». Si le développement du Port de Montréal a certainement façonné le développement industriel de la ville, ce à quoi l'on a à faire désormais ne constitue plus un simple prolongement de ce même modèle de développement, mais plutôt à une entité d'un genre nouveau déterminée par la logique du « capitalisme 4.0 » et de la gestion de l'espace à partir des données.

Ainsi, l'imaginaire de la quatrième révolution industrielle, qui se trouve en filigrane dans le projet Avantage Saint-Laurent de la Coalition Avenir Québec dont faisait partie la « Zone d'innovation logistique » fait craindre que les débats sur les transformations urbaines et régionales soient accaparés par les impératifs des multinationales et des grands oligopoles technologiques (ou « *big tech* »). Ces enjeux viennent aussi toucher les grands enjeux démographiques que vit le Québec, à l'instar de la plupart des pays occidentaux, et qui se condensent dans les débats sur l'habitation, parmi lesquels on peut nommer la crise du logement, la croissance structurelle des inégalités sociales, le vieillissement de la population, la désuétude des infrastructures ainsi que la perte de repères communautaires.

En réponse à l'opposition au projet, la Ville a organisé une consultation publique le 28 janvier 2017. Cette consultation a révélé que bien que le plan de la Cité de la Logistique soit un projet de croissance économique, il offrirait peu de retombées positives pour les résident.e.s du quartier, qui subiraient surtout

les nuisances associées au projet. En outre, la consultation a d'abord mis en lumière l'importance d'une couverture végétale dans la Cité de la Logistique pour favoriser la cohabitation harmonieuse avec le quartier résidentiel. Les commissaires ont ainsi conclu qu'« une des conditions de cohabitation harmonieuse dégagée de la consultation de manière consensuelle est la nécessité de planifier une Cité de la Logistique verdoyante » (Institut du Nouveau Monde, 2017), ce qui est complètement absent de la version actuelle du projet.

Conclusion

Le développement d'un centre logistique dans Hochelaga-Maisonneuve est associé, d'une part, à l'imaginaire d'une réindustrialisation liée à la « quatrième révolution industrielle » et, d'autre part, à l'expansion des zones de circulation des marchandises permettant un approvisionnement en temps réel, au détriment de l'habitabilité de l'espace urbain. Favorisant des chaînes de valeur toujours plus intégrées à l'échelle internationale, cette dynamique transforme l'urbanisme des quartiers périphériques des grandes villes et renforce les conflits d'usage, comme ceux observés dans le terrain vague d'Hochelaga. Bien que Projet Montréal ait abandonné le projet sous sa forme initiale, la forme actuelle du projet ne semble résoudre aucun des problèmes soulevés lors de la première consultation menée par l'Institut du Nouveau Monde en 2017. En effet, le cœur de la problématique réside dans la manière dont les espaces urbains et semi-périphériques sont redessinés et reconvertis pour prioriser les espaces de transport, au détriment de l'habitabilité des villes. La dépossession symbolique de l'accès à la ville et à l'environnement se combine ainsi au déficit démocratique des instances de consultation, où les citoyen.ne.s ne peuvent que se sentir ignoré.e.s et instrumentalisé.e.s. Comme le souligne la littérature récente, les interventions régionales sont pourtant essentielles pour affronter les enjeux sociaux du XXI^e siècle, tels que les changements climatiques et l'intégration sociale. Plus que jamais, il est crucial de concevoir la ville non seulement comme un moteur de croissance économique, mais aussi comme un lieu de vie pour ses habitant.e.s comme pour le vivant plus largement.