

L'Écoparc industriel de la Grande Prairie, un concept suffisant?

*Note : les passages entre guillemets et en italiques non suivis d'une citation sont tous extraits directement du document « Écoparc industriel de la grande prairie » produit par la Ville de Montréal.

Dans un contexte où la lutte aux changements climatiques et la protection de l'environnement doivent devenir la priorité pour tous, autant les individus que les gouvernements – municipaux, provinciaux ou nationaux, le développement du secteur Assomption sud tel que présenté est en dissonance avec l'ampleur des efforts requis.

L'« éco-parc industriel » proposé n'a d'« éco » que le nom. Qu'on aborde le projet sous l'angle de l'atteinte des cibles de réduction des GES du Québec ou de la résilience face aux changements climatiques, les orientations présentées dans le document « Écoparc industriel de la Grande Prairie » sont insuffisamment ambitieuses et trop floues pour être valables.

Le projet ne contribuera vraisemblablement pas à l'atteinte des cibles de réduction des GES de la province, à cause de l'accroissement prévisible du transport à la suite de l'augmentation de la capacité routière du secteur. Rien ne garantit non plus que le projet contribuera suffisamment à la résilience face aux changements climatiques, n'ayant pas d'objectifs clairement définis pour la lutte aux îlots de chaleur ou la gestion des eaux. Finalement, il n'y a rien de concret et mesurable pour le bien-être des citoyens en termes de lutte à la pollution atmosphérique ou au bruit.

Conservation de la canopée

Une des failles du projet tel que présenté est l'absence d'indicateurs ou d'exigences en ce qui a trait à la conservation ou l'ajout de canopée, ou à la réduction des surfaces minéralisées.

Les zones boisées et non minéralisées contribuent significativement à la réduction des îlots de chaleur / création d'îlots de fraîcheur. Les boisés urbains sont aussi un élément de lutte aux réchauffement climatique puisqu'ils « jouent un rôle critique en aidant à combattre la hausse du niveau de CO₂ (un GES) atmosphérique. » (Nowak & Crane, 2001) Les arbres en milieu urbain réduisent aussi directement la quantité de pollution atmosphérique, en capturant les particules fines sur la surface de leurs feuilles (Brack, 2002).

Le projet actuel ne propose aucune cible chiffrée de conservation de la canopée. Selon l'information obtenue de la ville de Montréal, l'indice de canopée de la zone visée ne s'établit présentement qu'à 4,73%. C'est une bien faible proportion, et il est clair que sans cibles chiffrées à ce sujet, celle-ci sera amenée à diminuer encore plus.

La zone à l'étude comporte des îlots de fraîcheur (qui concordent au moins en partie avec les zones boisées), et ceux-ci ne sont pas reconnus et protégés par le projet. En effet, les

ilots de fraîcheurs qu'on trouve sur les cartes du gouvernement du Québec (Données Québec, INSPQ, s.d.) ne se trouvent pas tous identifiés par la ville dans le document « Écoparc industriel de la grande Prairie ». Certains de ces ilots de fraîcheur sont menacés par les projets présentés, comme le prolongement du boulevard Assomption, la boucle pour raccorder ce dernier à Souigny, ainsi que le poste de transformation d'Hydro-Québec (voir carte page 3). Aucune cible chiffrée dans le projet d'éco-parc ne permet d'envisager que les ilots de fraîcheur seront réellement conservés. Aucune cible mesurable quant à la réduction des ilots de chaleurs déjà sur le territoire n'est indiquée non plus.

Des contraintes techniques ont été évoquées pour justifier le raccordement de Assomption à Souigny avec une boucle et un viaduc malgré ses désavantages : chaussée surélevée, plus grande emprise sur le terrain, perte de canopée, etc. Dans un contexte où il est primordial de sauvegarder les espaces boisés existants cette conception boucle viaduc est tout simplement inacceptable, et les intervenants (CN, MTQ, Ville, Administration portuaire) doivent faire preuve de plus d'imagination pour trouver des solutions réellement viables en regard de la protection de l'environnement et de la santé des résidents des zones limitrophes. Des contraintes techniques ont également été évoquées pour justifier l'emplacement du futur poste de transformation d'Hydro-Québec. Encore une fois, la protection des boisés devrait primer, les décideurs doivent faire preuve de plus d'imagination pour trouver d'autres emplacements ou façons de faire.

Carte des Ilots de fraîcheur urbains, tiré des données ouvertes du gouvernement du Québec.



Ilots de fraîcheur

1 : Hydro Québec

2 : prolongement Assomption

3 : boucle raccordement Assomption-Souigny

Augmentation de la capacité du réseau routier

Tout le débat semble se faire uniquement sur la bonne façon de prolonger Assomption et de le raccorder au Port de Montréal et au réseau autoroutier, alors que la vraie question qui devrait être soulevée est la pertinence même de ces ajouts au réseau routier. Au Québec, le transport routier était à lui seul responsable de 33,6% des émissions totales de GES en 2014. (Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, 2016).

Le prolongement tel que présenté ne permet pas un vrai développement du secteur visé, puisqu'il ne fait que passer à travers le secteur, et qu'il n'y a aucune entrée ou sortie du « boulevard » sur environ 1,2 km, soit entre Hochelaga et Notre-Dame. Il n'a de « boulevard » que le nom, il s'agit pratiquement d'un développement autoroutier.

La proposition est ici d'ajouter des voies de circulations, dans le but de fluidifier le trafic et de libérer la rue Notre-Dame du trafic de camions du Port. Or, selon la théorie bien documentée du trafic induit, les ajouts au réseau routier ne peuvent pas régler à long terme les problèmes de congestion, et le volume de véhicules finit toujours par rattraper la capacité des infrastructures. Inversement, il a également été démontré qu'une réduction de la capacité des infrastructures routières amène une diminution du trafic, notamment par le report modal (changement du mode de transport utilisé, de la voiture vers le transport actif ou en commun par exemple). « Dans un monde où le taux de possession d'automobile est élevé, toute amélioration de la voirie induit du trafic nouveau. Offrir plus de voirie n'est donc pas le meilleur moyen de traiter la congestion routière (p.15) » (Yves Crozet, 2016) L'ajout de nouvelles voies de circulation est donc contre-productif. S'il est possible que les camions soient bel et bien retirés de la rue Notre-Dame en étant déviés par l'ajout de ces nouvelles voies de circulation, ceux-ci seront remplacés par plus de voitures sur Notre-Dame. À terme, le trafic ne sera pas globalement diminué et les émissions de GES et d'autres polluants reliés au transport risquent fort d'augmenter, puisque le nombre total de véhicules en circulation sera plus élevé.

Décroissance

Un des buts avoués des nouveaux aménagement routiers est de répondre aux besoins de L'Administration portuaire de Montréal, puisque : « *l'Administration portuaire de Montréal prévoit augmenter significativement sa capacité de manutention de conteneurs [...] avec pour effet d'accroître dans une même proportion la circulation de camions...* » Le point central du redéveloppement du secteur semble donc avoir pour unique but de fluidifier les opérations du Port de Montréal et de permettre sa croissance, ainsi que la croissance du camionnage qui y est lié. Les réels bénéfiques de l'ensemble du projet, particulièrement en ce qui a trait aux infrastructures routières, profitent d'abord et avant tout à l'entreprise privée. Ce ne sont certainement pas les riverains de l'« Éco-Parc » qui verront leur qualité de vie améliorée par les nouveaux axes de circulation, ou encore par la capacité accrue de

transborder et déplacer les marchandises. Les résidents subiront l'augmentation du bruit, des îlots de chaleur, de la pollution atmosphérique, et n'auront aucun gain réel en retour.

On pourrait arguer que le développement économique de la région métropolitaine de Montréal bénéficie de tout ce qui bénéficie au Port, mais cette logique comptable passe complètement à côté des enjeux urgents des changements climatiques et des changements économiques qui en découleront forcément. Pour permettre à nos sociétés de persister, il faut dès aujourd'hui réduire la croissance de la production de biens de consommation, réduire les distances parcourues par ceux-ci ainsi que par les aliments que nous consommons. Nous devons effectuer une transition vers une économie sobre en carbone, revenir à des circuits courts, une production et une consommation à beaucoup plus petite échelle. Il faut se diriger rapidement vers une décroissance de la consommation, et ce n'est certainement pas en augmentant la capacité du Port à faire venir de partout au monde des objets pratiquement jetables que nous y parviendrons.

Applicabilité réelle des objectifs présentés?

En tenant compte de l'occupation actuelle du territoire et des projets déjà passablement avancés (CN, garage de la STM, poste de distribution de Hydro Québec, Ray-Mont logistics, etc.) la portion réellement disponible de terrains à redévelopper ou requalifier n'est plus si vaste.

Le projet tel que présenté a de belles ambitions, mais il ne comporte pas de cibles mesurables pour l'atteinte de ses objectifs, et ce faisant risque de passer complètement à côté ceux-ci.

Dans la section 3.2 du document « Écoparc industriel de la Grande Prairie » :

- On parle de « *réduire les nuisances sonores dans les quartiers [...]* », mais on ne mentionne pas le niveau de bruit maximal qui devrait être perçu dans les zones résidentielles limitrophes ou à l'intérieur du secteur à l'étude, ni pour les bruits constants, ni pour les bruits intermittents.
- On parle « *de réaliser des projets ayant des standards de performance environnementale (construction écoénergétique et bioclimatique) élevés dans un souci de protéger l'environnement...* » sans mentionner aucune norme relative au sujet.
- On parle de « *favoriser le verdissement au sol et la plantation d'arbres pour réduire les îlots de chaleur* » et de « *privilégier des revêtements de surface perméables favorisant l'infiltration d'eau* » sans proposer d'objectif en termes de canopée ou de proportion de surfaces non-minéralisées.

- On parle de « *préserv*er les espaces verts et le mettre en valeur » sans avoir un objectif en termes de surfaces protégées, et tout en planifiant des développements sur les zones actuellement boisées.
- Etc.

Fixons des objectifs mesurables et ambitieux pour toutes les mesures de protection de l'environnement, de réduction des GES et de gestion des eaux pour le secteur. Enchâssons ces objectifs dans une réglementation contraignante pour s'assurer qu'ils soient atteints. Dans le cas contraire, la vision, toute ambitieuse qu'elle se veuille, ne sera que vœux pieux et n'aura d'«éco»-parc que le nom.

Pourquoi ne pas faire preuve d'audace et proposer quelque chose de réellement nouveau et ambitieux pour le secteur? Un parc, une zone de recherche et de démonstration de bonnes pratiques en phytoremédiation ou en gestion écologique des eaux pluviales? Les possibilités sont nombreuses, et nul doute que d'autres mémoires ont d'excellentes propositions à ce sujet. Des exemples de requalification de friches urbaines et d'anciens sites industriels ailleurs dans le monde et même à Montréal (les Shop Angus, notamment) existent, inspirons-nous-en pour que le développement de ce secteur soit à la fois profitable pour les résidents et viable dans le contexte de l'urgence d'agir face aux changements climatiques.

Il est temps que de développement de l'est de Montréal soit synonyme d'audace et de modernité, plutôt que de n'être qu'un buffet ouvert aux industriels, sans égards à l'environnement ou au bien-être et la santé de la population qui l'habite.

Bibliographie

- Brack, C. (2002). Pollution mitigation and carbon sequestration by an urban forest. *Environmental Pollution*, S195-S200. doi:10.1016/S0269-7491(01)00251-2
- Données Québec, INSPQ. (n.d.). *Carte interactive - Îlots de chaleur/fraicheur urbains et température de surface*. (G. d. Québec, Producer) Retrieved from Données Québec: <https://geoegl.msp.gouv.qc.ca/igo2/aperçu-qc/?context=inspq>
- Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. (2016). Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2014 et leur évolution depuis 1990. 32. Retrieved from <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changements/ges/2014/Inventaire1990-2014.pdf>
- Nowak, D., & Crane, D. (2001). Carbon storage and sequestration by urban trees in the USA. *Environmental Pollution*, 381-389. doi:10.1016/S0269-7491(01)00214-7
- Ville de Montréal. (2019, Janvier). Écoparc industriel de la Grande Prairie: Document d'information sur le développement économique et urbain du secteur Assomption-Sud Longue-Pointe. Montréal. Retrieved from http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P93/3.1_-_assomption-sud_longuepointe_lowres.pdf
- Yves Crozet, A. M. (2016). *Induction et évaporation de trafic: revue de la littérature et études de cas*. Métropole de Lyon, Laboratoire Aménagement Economie Transports – LAET (UMR 5593), Lyon. Retrieved from <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01480663/document>