

LE PORT S'IMPOSE

Mémoire déposé à l'OCPM
dans le cadre de la consultation publique sur le PUM 2050

par

Elisabeth Greene
Montréalaise, Mère au front et Membre de Mobilisation 6600 Parc-Nature MHM

Septembre 2024

Bonjour,

J'habite Montréal depuis 34 ans, près du port depuis 16 ans. Et depuis 8 ans, je me bats aux côtés de nombreux autres citoyens, pour une cohabitation respectueuse et pour une qualité de vie décente dans notre quartier, dans notre ville.

À la lecture de mon texte, j'espère que vous serez en mesure de bien comprendre la réalité-terrain vécue par des dizaines de milliers de citoyens qui habitent l'Est de Montréal et plus particulièrement l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (MHM).



LE PORT S'IMPOSE

L'augmentation constante de ses activités du port de Montréal, doublée de l'absence complète de compensations significatives, représente un grave problème (précisons ici que je parle de compensations **à la hauteur des nuisances générées par lesdites activités** et non de quelques arbres plantés par-ci par-là, ou de divers montants d'argent distribués dans la communauté).

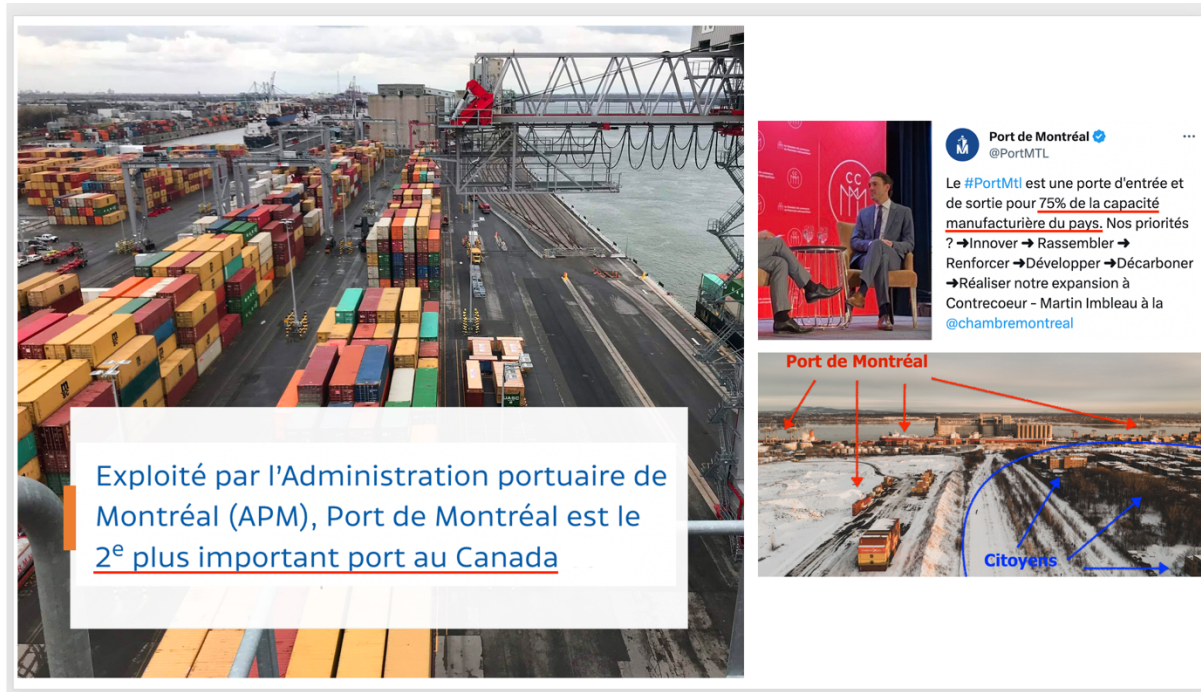
Montréal a cette particularité d'être une métropole portuaire, avec tout ce que ça implique pour les habitants du territoire, qui se voient imposer de très grandes nuisances contre leur gré. C'est pourquoi il est essentiel de porter une sérieuse réflexion sur cette cohabitation, qui doit se faire dans le respect de la population, tout comme il est nécessaire de réfléchir aux compensations qui devraient être accordées de manière plus que légitime.

Nous accueillons le port en notre territoire pour qu'il desserve tout le Québec, le Canada et même une partie des É-U. C'est donc NOUS, tout spécialement les résidents de l'est de l'île,

qui subissons quotidiennement les impacts des activités industrialo-portuaires, et ce, pour tout le reste du pays et plus même plus.

Le port gruge notre territoire, s'accapare les berges en nous coupant du fleuve, balance ses polluants dans l'air que nous respirons, détruit des espaces verts et des milieux de vie, pour y implanter d'immenses plateformes de conteneurs et pour y asphalter de nouvelles routes, que sa flotte de camions toujours grandissante utilisera.

Et Montréal ne demande rien en retour. Plus encore, Montréal ajuste son développement urbain aux besoins du port : aux frais et au détriment de ses citoyens.



Vous comprendrez mon grand malaise de constater que non seulement le plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM) actuel ne soulève pas comme il le devrait, les enjeux de cohabitation pourtant immenses liés aux activités industrielles et industrialo-portuaires, mais qu'il propose en plus comme cible, l'augmentation de la superficie des industries dans des secteurs comme le nôtre! ¹

Cibles

- En 2050, les superficies de plancher au sein de secteurs à caractère industriel montréalais ont augmenté de 20,5 % par rapport à 2023 (+34,4 M pi²).

Et que dire de la recommandation 12, qui annonce gaiement vouloir « protéger et promouvoir le développement et le rayonnement des activités (...) portuaires, du transport

¹ Synthèse du projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 p. 17

routier et de la distribution des marchandises ferroviaire, du transport routier et de la distribution des marchandises, afin de pérenniser et de faire prospérer les activités industrielles sur son territoire et à l'exportation. »

Nous, citoyens d'MHM, sommes très inquiets en lisant ces lignes. En effet, qui « protégera » notre milieu de vie, si notre administration municipale ne le fait pas?

Le PUM va même jusqu'à mettre la table pour la création d'une nouvelle route, dans un secteur d'MHM qui est qualifié de « poumon noir de Montréal » par les experts en santé et en Environnement². Ce même secteur qui doté d'un taux de canopée de 4,73% (chiffre datant d'AVANT la destruction des boisés Assomption et Beni Hana)³. Et on suggère de minéraliser encore davantage ce secteur pour recevoir les activités grandissantes du port de Montréal...

Indices de canopée

Ville de Mtl (agglomération) : 25% (et vise 26% d'ici 2025)

MHM : 19 %

ASLP : 4,73%

En effet, la recommandation 10 suggère de favoriser « (...) la fluidité et l'efficacité du transport motorisé en dédiant à la logistiques des marchandises des axes de transit (...) » Nul besoin ici d'être un fin renard pour comprendre que cette recommandation prépare la venue du prolongement de l'avenue Souigny jusqu'à Notre-Dame, enclavant au passage les boisés Steinberg et Vimont, que la Ville a chèrement obtenu au fil de longues négociations, et qui sont supposés être dédiés à la population, ainsi qu'à la biodiversité.

D'abord, il faut bien comprendre que le secteur Assomption-Sud-Longue-Pointe et ses environs est **complètement saturé d'activités industrielles et industrialo-portuaires**. L'Observatoire des Milieux de Vie urbains (OMV) le confirme d'ailleurs dans son rapport où il décrit ledit secteur comme étant **le pire des 132 cas de cohabitation qu'ils ont étudié à travers le monde**.⁴

Analyse croisée

La caractérisation physico-spatiale des éco-parcs industriels a donc été complétée par un croisement entre les trois dimensions d'analyse, en attribuant une cote globale à chaque éco-parc industriel. Cet exercice a su montrer que la majorité des 134 éco-parcs industriels cartographiés et analysés (56%, 74 cas) obtient une cote totale inférieure ou égale à 4. Ceci peut s'expliquer par la rareté des cas qui combinent à la fois des activités industrielles susceptibles de générer des risques, nuisances et conflits de cohabitation, des infrastructures de transport majeures et une implantation urbaine incluant des zones résidentielles consolidées à proximité.

Pourtant, un peu plus du quart (28%, 37 cas) obtient une cote de 5 ou 6, et un peu plus d'un sixième (17%, 22 cas) atteint une cote de 7 ou plus. Bien qu'aucun des 134 cas cartographiés et analysés n'obtienne une cote globale de 9, certains de ces cas comportent des conditions qui risquent de générer des conditions de cohabitation complexes entre les usages industrialo-portuaires et les milieux habités.

À titre comparatif, l'évaluation a résulté en une cote de 9 sur 9 au territoire d'ASLP en raison de ses secteurs résidentiels enclavés, alors que le secteur du terrain de RML obtient une cote de 7 sur 9 en raison de la distance spécifique entre ce site et les habitations voisines.

ENCADRÉ 3. MÉTHODE D'ANALYSE SPATIALE ET CRITÉRIÉE DES CAS D'ÉCO-PARCS INDUSTRIELS NATIONAUX ET INTERNATIONAUX

DIMENSIONS D'ANALYSE		COTATION			
		Évaluation du potentiel d'enjeu de cohabitation			
		Nul	Faible	Moyen	Élevé
1)	Caractérisation des activités industrielles	0	1	2	3
2)	Caractérisation des flux de circulation	0	1	2	3
3)	Caractérisation de l'intégration et de la proximité résidentielle	0	1	2	3

Cote globale sur un maximum de 9 pts

² <https://www.ledevoir.com/societe/sante/760185/developpements-industriels-le-poumon-noir-de-montreal-inquiete-les-experts>

³ <https://estmediamontreal.com/projet-residentiel-remplace-boise-mhm/> - <https://www.ledevoir.com/environnement/784423/un-autre-boise-de-montreal-sera-detruit-pour-un-promoteur-immobilier>

⁴ https://omv.esg.uqam.ca/wp-content/uploads/sites/90/OMV-ASLP-2021_FicheSynthese1_Demystifier-l-ecoparc-industriel.pdf

Ensuite, en 2024, à l'heure d'une crise climatique mondiale sans précédent, je pense humblement que l'ajout de nouvelles routes ne devrait même plus faire partie de nos plans de développement urbain.

Surtout, quand cette nouvelle route est prévue dans un milieu déjà très fragilisé. Et surtout, quand cette route est prévue pour recevoir l'augmentation des activités du port de Montréal, qui pollue déjà énormément l'île.

Nos dirigeants prônent le commerce local et circulaire. Et avec raison, les arguments économiques, écologiques et éthiques pleuvent. Or, actuellement, tout est mis en place pour favoriser un type de commerce qui est complètement à l'opposé de ce beau principe. La Ville en est à planifier la façon de réaménager le territoire en fonction d'un joueur qui favorise un commerce international, plutôt que local et à circuit court.

Comprenez-moi bien, je ne nie pas qu'on ait besoin du commerce international. Mais réfléchissons à quel point le fait de déployer des infrastructures selon les besoins de ce dernier le favorise et encourage les habitudes de surconsommation provenant de circuits longs, polluants et majoritairement très peu éthiques⁵, tout ça au détriment du commerce local. N'est-ce pas là, une bien mauvaise direction que nous prenons?

Ajoutons à l'argumentaire le trafic induit, qui nous ramènera inévitablement à la case départ, d'ici quelques années : le même problème, sinon plus lourd, reviendra. Alors que ferons-nous? Ajouterons-nous d'autres nouvelles routes en sacrifiant encore notre qualité de vie, ainsi que des parties de notre territoire, pour ce type de commerce qui en demandera toujours plus, et qui sera toujours plus néfaste pour les populations environnantes?



⁵ https://www.youtube.com/watch?v=Fuf5KEHTa7I&ab_channel=VideoBrol

Jusqu'à dernièrement, le port de Montréal devait s'en tenir au sud de la rue Notre-Dame. Après des années à y travailler, puisque la Ville lui refusait⁶, il a finalement réussi à s'immiscer et à traverser au nord de la rue Notre-Dame, via Ray-Mont Logistiques (RML). Ce dernier étant ni plus ni moins qu'une expansion portuaire, il allait toutefois porter cette responsabilité à titre indépendant, et s'insérer de force dans les quartiers, afin que le port puisse se déresponsabiliser comme il sait si bien le faire, de la destruction du milieu de vie qu'il envahit.

Le Port avait eu, jusque-là, la capacité de s'étendre, principalement sur son district ouvrier en déclin, sa zone d'entreposage ainsi que sur les friches industrielles adjacentes liées à la désindustrialisation en marche. Mais les terrains disponibles se raréfiaient et il était à présent est inséré dans le tissu urbain de la métropole québécoise. Le Port commença à faire pression sur les espaces urbains limitrophes. La ville refusa de le laisser s'étendre aux dépens du tissu urbain, notamment au Nord de la rue Notre-Dame Est, ou encore sur la pointe de l'île. Le Port fut donc sommé d'optimiser son territoire pour répondre à l'accroissement de ses trafics, de moderniser ses installations existantes et d'aménager de nouveaux espaces afin d'accroître sa capacité de manutention et de stockage des conteneurs sans s'agrandir aux dépens de la ville.

Connu pour être délinquant, quérulent et mauvais citoyen corporatif, RML prévoit imposer l'une des plus grandes plateformes de conteneurs en Amérique du Nord juste à côtés de quartiers résidentiels... à 45 mètres des résidences, dont un CHSLD... à moins de 300 mètres d'encore plus de résidences, de deux centres communautaires et d'un parc pour enfants.

Il le fera malgré la non-acceptabilité massive pourtant clairement nommée par la population. En effet, le quartier en entier a manifesté publiquement et officiellement, son opposition totale au projet.⁷ Le port continue malgré tout de forcer l'augmentation de ses activités dans nos quartiers, dans nos milieux de vie, en obligeant tous les impacts qui en découlent sur notre bien-être et notre santé. Ces impacts sont par ailleurs non évalués, malgré les nombreuses demandes citoyennes.



⁶ Jugie, A-H. (2017). Les relations ville-port selon une approche territoriale - Le cas de Montréal. Université de Montréal.

⁷ <https://www.quebec.ca/nouvelles/actualites/details/declaration-conjointe-front-commun-contre-la-venue-de-ray-mont-logistiques-38722>

Alors, j'ose poser la question : jusqu'à quel point laisserons-nous le port s'étendre sur le territoire montréalais? À quel moment lui dirons-nous « Ça suffit. L'espace est saturé et la cohabitation saine n'est plus possible. Il en va du bien-être et de la santé de notre population »?

La proximité des installations portuaires pose des risques significatifs pour la santé des résidents et la Ville doit en tenir compte. La pollution de l'air en particulier, est liée à une série de problèmes de santé, notamment l'asthme, les maladies respiratoires chroniques et les maladies cardiaques. Les particules fines et les autres polluants émis par les navires et les camions ont été identifiés comme des causes directes de détérioration de la santé dans les communautés portuaires. En outre, les bruits excessifs peuvent provoquer des problèmes de sommeil, de stress et d'hypertension, tandis que la pollution lumineuse des installations portuaires nuit au rythme circadien naturel des résidents.⁸

Si d'autres villes ailleurs dans le monde l'ont fait pour le bien-être de leurs citoyens, nous ne demandons même pas à ce que Montréal relocalise le port. Nous demandons toutefois à ce que **ses activités soient limitées** à ce qu'il en est présentement, qu'elles se **restreignent au sud de Notre-Dame**, et qu'elles soient **dûment compensées**.

Les exemples à l'international prouvent que l'interface ville-port peut être réalisée dans le respect des citoyens. Inspirons-nous de Barcelone, qui est un exemple mondial d'intégration harmonieuse entre les espaces urbains et maritimes, d'Hambourg, qui a redonné les berges de l'Elbe aux habitants tout en maintenant l'efficacité des opérations portuaires, ou encore de Sydney, qui a transformé une zone industrielle et portuaire en un quartier touristique et culturel, offrant de vastes espaces publics et des attractions au bord de l'eau. Cette transformation a contribué à l'économie locale tout en améliorant la qualité de vie des habitants.

Ces exemples montrent qu'il est possible d'équilibrer les besoins industriels et commerciaux avec les attentes des citoyens. Montréal pourrait s'inspirer de ces modèles pour réaménager ses propres berges en faveur de la population. En agissant maintenant, notre métropole pourrait se positionner comme une ville modèle en matière de résilience climatique et d'aménagement urbain durable.

Nous imaginons bien la pression que reçoit la Ville des différents acteurs économiques, mais que ce soit entendu une fois pour toutes : **le bien-être et la santé des citoyens doivent passer avant les intérêts économiques des industries et du port de Montréal.**

⁸ <https://www.lapresse.ca/debats/opinions/2021-11-11/un-parc-nature-ou-de-l-asphalte.php>

L'IMPORTANCE DES ESPACES VERTS ET DE LEUR CONNECTIVITÉ POUR LA BIODIVERSITÉ

L'urgence climatique le commande, il est plus que jamais important de réaliser l'importance des espaces verts en milieu urbain, puisqu'ils jouent un rôle fondamental pour la biodiversité et dans le maintien de l'équilibre écologique et la promotion de la santé publique.

Cependant, dans l'est de Montréal, ces espaces se trouvent de plus en plus menacés par toutes sortes de développements, dont l'industriel et l'industriale-portuaires, qui exercent une pression croissante sur les environnements urbains. La réduction et la quasi-absence des espaces verts, causées notamment par ces infrastructures, engendre des impacts majeurs sur la biodiversité (qui, par ailleurs, s'effondre à grande échelle⁹), les services écosystémiques et la santé des résidents.

En ville, les espaces naturalisés constituent des refuges essentiels pour la biodiversité. Ils hébergent une variété d'espèces végétales et animales, même dans des milieux densément peuplés. C'est le cas, près de chez moi, du terrain Assomption-Sud. Ce terrain hautement convoité par le port de Montréal ainsi que ses partenaires, a été désigné comme étant un *noyau de biodiversité principal* de l'arrondissement MHM.¹⁰

En effet, on y a recensé des centaines d'oiseaux et une biodiversité impressionnante¹¹, incluant plus de **dix espèces à statut particulier**, dont le papillon monarque qui est en voie de disparition¹². Celui-ci vient y pondre sur les asclépiades, une plante essentielle à sa survie qu'on trouve en très grande quantité sur le terrain. On y trouve également 2 milieux humides, dont l'un répertorié par Canards illimités Canada.¹³



Selon Andrew Gonzalez, professeur à l'Université McGill, directeur du Centre de la Science de la Biodiversité du Québec et co-fondateur de la firme Habitat, **la valeur écologique dudit terrain est tout à fait comparable à celle du Parc Maisonneuve.**¹⁴

⁹ <https://www.scientifique-en-chef.gouv.qc.ca/impact-recherche/3-choses-a-savoir-sur-la-crise-de-la-biodiversite/>

¹⁰ https://www.realisonsmtl.ca/biodiversite_mhm?tool=map#tool_tab

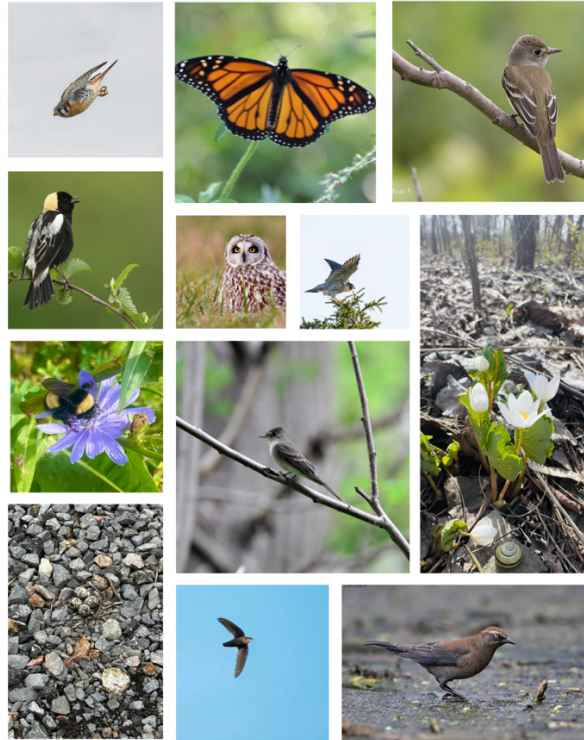
¹¹ <https://www.inaturalist.org/projects/en-danger-inventaire-du-parc-nature-mhm>

¹² <https://www.ledevoir.com/environnement/790980/le-papillon-monarque-classe-en-voie-de-disparition>

¹³ <https://www.canards.ca/endroits/quebec/cartographie-detailee-des-milieux-humides-du-quebec/> - (À noter que le terrain Assomption-Sud renfermait trois milieux humides à l'origine, mais Ray-Mont Logistiques a remblayé un marais sur son terrain, sans aucune compensation.)

¹⁴ <https://ileau.ca/actualite/2018/l'assomption-en-vert-bleu>

ESPÈCES À STATUTS PARTICULIERS



Les infrastructures routières et industrielles, fragmentent le territoire en créant des barrières physiques qui isolent les différentes parties de l'écosystème urbain, empêchant les espèces de se déplacer librement et de maintenir un équilibre biologique. Cette forme de division territoriale affaiblit la résilience des écosystèmes et les rend plus vulnérables aux changements climatiques.

Ainsi, la détérioration de ce terrain, par la construction d'une nouvelle route ou d'une immense plateforme de conteneurs, par exemple, entraînerait un important déclin de la biodiversité et la perturbation des écosystèmes dans un secteur déjà très fragilisé.

Si nous résumons : pour répondre à la volonté de croissance du port, Montréal accentuerait non seulement la grande fracture industrielle entre Mercier et Hochelaga-Maisonneuve, ce qui entraverait la mobilité humaine et fragmenterait également le peu d'écosystèmes restants dans ce secteur, tout en aggravant les nuisances et l'injustice environnementale que subit déjà depuis trop d'années, la population de l'Est de Montréal.

Ceci allant complètement à l'encontre de toutes les *orientations de la résilience urbaine de la stratégie montréalaise pour une ville résiliente* citées à la page 35 du plan Climat 2030¹⁵, en plus d'enfreindre l'engagement de 9 des 15 actions prises par Montréal lors de la COP15.¹⁶

¹⁵ <https://mtl.ged.montreal.ca/constellio/?collection=mtlca&portal=REPDOCVDM#!displayDocument/0000092910>

¹⁶ https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/vdm_engagement-de-montreal_2022.pdf (actions 2-3-4-6-8-9-11-12-13)

En conclusion, la présence des industries et du port de Montréal, bien que présentant un intérêt économique, doit être repensée pour inclure des mesures compensatoires significatives visant à préserver, restaurer et créer de nouveaux espaces verts et favoriser la biodiversité, en particulier dans les zones où les nuisances sont concentrées.

Dans l'Est de Montréal, l'injustice environnementale dont est victime la population est flagrante, et le PUM 2050 doit s'assurer de remédier à cette disparité épouvantable.

Je vous laisse sur l'image du Parc-Nature Résister et fleurir souhaité par les citoyens, en compensation des nuisances présentement vécues ...

Merci pour votre travail et votre écoute!

