



L'AVIS DU CRE-MONTRÉAL SUR LES PORTS FÉDÉRAUX : L'EXEMPLE DE MONTRÉAL

PUBLIÉ LE
3 DÉCEMBRE 2018

REMIS À
TRANSPORTS CANADA



Conseil régional de l'environnement de Montréal
Maison du développement durable
50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 300
Montréal (Québec) H2X 3V4
Tél. : 514-842-2890
Télec. : 514-842-6513
info@cremtl.qc.ca
www.cremtl.qc.ca

Le **Conseil régional de l'environnement de Montréal** (CRE-Montréal) est un organisme à but non lucratif indépendant, consacré à la protection de l'environnement et à la promotion du développement durable sur l'île de Montréal. Par le regroupement et la concertation de ses membres, par ses activités de sensibilisation, de représentation publique et ses différents projets-action, il contribue à l'amélioration de la qualité des milieux de vie et de l'équité sociale sur l'île de Montréal.

INTRODUCTION

Dans le cadre de Transports 2030, Transports Canada examine les administrations portuaires canadiennes, les sociétés indépendantes qui gèrent les 18 ports d'importance stratégique du Canada. Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) s'est ainsi penché sur la situation montréalaise de l'Autorité portuaire de Montréal (APM). Sachant que quelque 32 millions de tonnes de marchandises transigent par le Port de Montréal, qui reçoit annuellement plus d'un million de conteneurs EVP (équivalents vingt pieds), l'impact d'une telle infrastructure sur la communauté est indéniable.

RECOMMANDATIONS

1. OPTIMISER LES INTERFACES VILLE-PORT

Les activités portuaires qui ont cours à proximité de quartiers résidentiels génèrent diverses nuisances pour les populations, qui nécessitent des mesures pour y remédier ou au moins les atténuer : pollution sonore, pollution atmosphérique, îlots de chaleur urbains, pollution visuelle, enclavement, impossibilité d'accès au Fleuve, fort volume de circulation de camions à travers les milieux de vie, etc. À l'APM, pour résoudre ces problèmes, plusieurs actions ont été entreprises dans les dernières années dont la plantation d'arbres, la réduction de nombreuses sources de bruit (grâce au remplacement d'équipement et d'alarmes de recul, ou des modifications logistiques) ou la modification des horaires de l'APM et de ses clients, etc. Ces améliorations sont certes appréciées, mais les défis et enjeux restent nombreux. La croissance actuelle et projetée du Port ajoute aux raisons de poursuivre et même multiplier ces efforts, en regard aux enjeux locaux et globaux dont l'urgence climatique.

En plus de ces actions entraînant un effet direct et concret sur les nuisances générées par les activités du Port, l'APM a mis en place un « comité de bon voisinage », incluant plusieurs parties prenantes incluant entre autres des représentants des communautés avoisinantes (groupes de citoyens, organismes locaux), des entreprises dont les opérations sont directement liées à celles de l'APM (CN, associations du camionnage du Québec, etc.) et d'autres organisations régionales dont le CRE-Montréal. Le mandat de ce comité vise à :

1. Développer une compréhension commune des activités portuaires et de leurs impacts pour les communautés de proximité.
2. Contribuer à l'élaboration de solutions adressant les enjeux de voisinage.
3. Participer à l'identification de stratégies visant à établir et maintenir de bonnes relations de voisinage.
4. Assurer la circulation de l'information, lorsque nécessaire.

En plus de cette initiative importante, il est toutefois nécessaire de poser d'autres gestes, considérant l'ampleur et la complexité de certains enjeux. À ce propos, nous recommandons de :

- **Développer une vision d'aménagement concertée avec les autorités municipales et les instances reconnues de développement communautaire**

À Montréal, les installations portuaires se trouvent à l'interface de quartiers aux prises avec d'importants enjeux de dévitalisation économique, de santé publique et de défavorisation environnementale, où les besoins d'aménagement doivent nécessairement dépasser les seules considérations d'efficacité logistique et de rentabilité. Ainsi, bien que le Port et les compagnies de chemins de fer présentes sur les terrains de l'APM soient de juridiction fédérale, ces entités opèrent et évoluent au sein de milieux de vie locaux qui font appel à des juridictions, des planifications et des enjeux à une échelle plus fine, qu'il est impératif de considérer.

Afin de répondre aux enjeux locaux, il est essentiel que l'ensemble des instances à divers niveaux de juridictions se dotent d'une vision d'aménagement et de développement cohérente afin d'arrimer les démarches et outils de planification territoriale.

Il est par conséquent nécessaire que l'APM, les arrondissements et la ville-centre, de même que les organisations de la société civile interpellées par les différentes sphères du développement durable, incluant le CRE-Montréal, s'assoient à une même table dans le but de développer une vision d'aménagement commune, qui tienne compte de l'ensemble de ces dimensions, toutes essentielles au développement durable et à la résilience des communautés. L'échelon de l'agglomération pourrait être considéré également, afin que cette concertation guide l'élaboration du Schéma d'aménagement de l'agglomération de Montréal en ce qui a trait aux territoires du Port.

Le Port devrait utiliser son leadership auprès de ses partenaires (usagers des terminaux, compagnies de camionnage, etc.) afin de les amener à se conformer à cette vision d'aménagement durable concertée.

- **S'impliquer activement dans la lutte à la défavorisation environnementale**

De manière générale, de par leur taille et leurs activités, les ports inscrits en milieu urbain devraient participer à l'effort de développement durable des quartiers. À Montréal, ces quartiers sont caractérisés par de hauts taux de défavorisation socio-économique, la présence de nombreux terrains contaminés et d'un nombre très insuffisant d'espaces verts - autant de facteurs environnementaux qui expliquent, en partie, que l'espérance de vie soit de neuf ans inférieure dans l'est de Montréal par rapport aux autres secteurs de l'île. Dans ce contexte, le Port de Montréal a un rôle important dans la conception d'interfaces port/milieux de vie sécuritaires, conviviales et vertes.

Nous reconnaissons les efforts déjà consentis par le Port de Montréal et nous l'encourageons à les poursuivre et à en faire d'autres. Les réalisations de l'APM, à cet égard, incluent un projet de plantation de 375 arbres sur les terrains du Port, un don de 350 arbres pour la communauté et la participation à un projet plus vaste de plantation de 10 000 arbres avec divers partenaires (Port, Soverdi, CN et autres); la révision des

activités sur le territoire de l'APM pour réduire au maximum les GES dans la logistique et la machinerie (GRT, par exemple); l'alimentation électrique à quai pour les navires fréquentant le nouveau Terminal de croisières ainsi que l'installation de cinq postes d'alimentation pour les navires hivernant menant à une réduction des émissions de GES et l'adoption d'équipements émettant des bruits blancs. Si ce n'est pas déjà fait, voilà des actions qui devraient être adoptées par tous les ports à l'échelle de tout le pays.

Et avant tout, dans le respect du principe « Éviter-Réduire-Compenser », les ports inscrits en milieu urbain devraient orienter leurs décisions d'aménagement et de gestion des opérations de manière à éviter de produire quelque nuisance que ce soit.

- **Rétablir l'accès au Fleuve (visuel et/ou physique)**

Sur l'île de Montréal, et spécialement dans l'Est, il existe une grande déficience en termes d'accès au Fleuve, autant visuelle que physique. Les installations du Port de Montréal occupant une grande partie des berges, avec des installations en hauteur, elles agissent comme de véritables barrières. Le grand succès du réaménagement du Grand Quai dans le Vieux-Port de Montréal offre un aperçu du potentiel que revêtent les accès visuels et physiques de qualité au fleuve, en termes d'attraction touristique et de qualité de vie. De tels aménagements ne devraient pas se restreindre au seul centre-ville. Le Port devrait travailler avec les instances municipales pour améliorer cet accès au Fleuve pour la population montréalaise, en considérant ses propres installations et en contribuant financièrement à l'aménagement d'accès ailleurs, à des fins de « compensation ».

2. RÉDUIRE DRASTIQUEMENT L'IMPACT ÉCOLOGIQUE DES ACTIVITÉS PORTUAIRES

Dans le contexte des crises mondiales des changements climatiques, de la perte de la biodiversité, et de fragilité des sources d'eau potable, les ports et leurs usagers (entreprises associées) ont de grandes responsabilités. La gravité des crises environnementales contemporaines appelle, d'une part, à l'adoption de cibles ambitieuses et, d'autre part, à la plus grande cohérence entre les principes énoncés et les pratiques adoptées. De la détermination de l'emplacement des nouveaux terminaux à la transformation des activités portuaires, il existe plusieurs leviers d'action grâce auxquels les ports peuvent contribuer à la résilience des villes et communautés humaines, des écosystèmes... et des ports eux-mêmes.

L'APM s'est doté d'une Politique de développement durable en 2010. Dans son rapport environnemental de 2017, on apprend que la prévention des fuites et des déversements, la pollution de l'eau, la conformité réglementaire et la gestion des déchets et matières dangereuses figurent parmi les 10 priorités environnementales du Port. Nous ne pouvons évidemment qu'appuyer cela, d'autant que la métropole et bien des municipalités en aval s'abreuvent dans le Fleuve. De plus, sa Politique de développement durable révisée (2016) stipule que le Port doit chercher à réduire son empreinte environnementale (article 2.3.4) : « Minimiser les impacts environnementaux de nos activités. Consommer de manière responsable et gérer de façon efficace notre patrimoine naturel. Faire preuve d'innovations, privilégier des pratiques de travail respectueuses de l'environnement et utiliser autant que possible les technologies visant à améliorer la performance environnementale et la réduction

des nuisances ». Le port a obtenu la cote maximale de l'Alliance verte¹ sur tous les points sauf sur celui relatif aux matières résiduelles. Nous l'encourageons à poursuivre en ce sens et donc à poser les gestes nécessaires pour rester exemplaires.

À l'instar de l'APM, chaque port canadien devrait se doter d'une Politique environnementale et d'un Plan environnemental ambitieux, et déployer de grands efforts d'innovation pour atteindre leurs cibles environnementales.

Par ailleurs, il y a lieu, pour tous les ports, incluant l'APM, d'aller encore plus loin, en agissant sur d'autres facteurs aggravant les crises environnementales, par exemple :

- **S'engager fermement dans la protection des écosystèmes sensibles ou utiles à la résilience des communautés humaines**

Comme l'ont démontré les terribles inondations dans le Sud du Québec au printemps 2017, les milieux de vie situés en berge sont sujets à subir les aléas de la nature. La science indique que des événements comme ceux-là seront de plus en plus fréquents et intenses au cours des prochaines années. Dans ce contexte, il devient prioritaire de préserver l'intégrité des écosystèmes pouvant contribuer à la gestion des eaux pluviales et des crues, notamment les milieux humides situés en berge ou près des berges et les forêts ripariennes. L'emplacement des nouveaux ports ou terminaux devrait être subordonné à ces considérations. Rappelons qu'une compensation financière ne remplace pas l'effet protecteur d'un écosystème mature, ce qui explique que la séquence Éviter-Minimiser-Compenser soit inscrite au cœur de la Loi concernant la conservation des milieux humides et hydriques du Québec.

Dans le même ordre d'idée, il est primordial de protéger les écosystèmes fluviaux des facteurs qui menacent leur biodiversité : risques de déversement, espèces exotiques envahissantes voyageant par les eaux de ballast ou les marchandises, soulèvement des sédiments contaminés lié aux opérations de dragage, gestion des matières toxiques et résiduelles, etc. La protection des mammifères marins, notamment du béluga, commande aussi la plus grande attention, notamment en termes de dérangement et de niveau sonore. Le Québec et le Canada peinent à atteindre leur cible de création d'aires protégées, notamment en milieu aquatique et marin. À cet égard, les ports devraient adopter une approche d'appui aux gouvernements.

- **Poursuivre les efforts de réduction d'émissions de GES**

L'APM peut se vanter d'être l'un des premiers ports au monde à se doter d'un système avancé d'information en temps réel du trafic de camions, lequel a permis au Port de réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 11 % de 2013 à 2015. S'il est indispensable que ce pourcentage augmente au cours des prochaines années, eu égard à la crise climatique annoncée, ce genre de bonne pratique devrait faire école et être implantée systématiquement dans l'ensemble des ports du pays. Il en va de l'exemplarité et de la cohérence du gouvernement fédérale, qui doit donc aller au-delà d'initiatives basées sur l'émulation, comme le programme environnemental Alliance verte.

¹ www.green-marine.org/wp-content/uploads/2018/06/Resultats_2017.pdf

Bien que les réalisations du port de Montréal en matière de réduction des GES soient louables, il y a lieu de pousser la réflexion plus loin. Prenons conscience du fait que la croissance des ports va de pair avec une augmentation de la flotte de camions. En tant que zones intermodales, les ports doivent s'engager dans la recherche d'alternatives aux véhicules motorisés et faire preuve de leadership pour influencer la recherche et le développement dans ce domaine s'ils veulent se positionner comme une industrie adaptée aux défis contemporains.

- **Assurer la qualité de l'eau**

Si la Voie maritime du Saint-Laurent relève d'entités fédérales sous l'égide d'un partenariat entre le Canada et les États-Unis, le Fleuve, lui, est une ressource collective. De Québec aux Grands Lacs, de nombreuses municipalités y puisent leur eau potable, les touristes le visitent en grand nombre et la pêche commerciale et récréative est tributaire de la qualité de l'eau. Les ports de la Voie maritime du St-Laurent, des Grands Lacs au Golfe du St-Laurent, doivent être littéralement des gardiens de la qualité des eaux. Ils doivent par conséquent se conformer aux plus hauts standards concernant la prévention des risques de déversement. Ils devraient aussi éviter autant que possible les opérations de dragage qui perturbent l'écosystème et remettent en suspension des contaminants.

À l'heure des changements climatiques, l'accès à l'eau dans les régions du monde soumises à la sécheresse est un enjeu de taille et il n'est pas exclus que nos voisins du Sud s'approvisionnent en eau potable dans les Grands Lacs au point d'affecter les niveaux de la Voie maritime. La résilience des ports canadiens passe donc aussi par le développement d'une stratégie pour prévenir ce risque.

CONCLUSION

Les ports canadiens ont été au cœur du développement social et économique du pays, et ont aujourd'hui un rôle clé à jouer pour contribuer au développement durable des communautés dans lesquelles ils s'inscrivent. Par sa localisation et l'ampleur de ses activités, l'APM a un rôle majeur pour améliorer la qualité des milieux de vie dans les quartiers adjacents et, plus largement, doit minimiser ses impacts ainsi qu'aider à la protection de l'environnement.



50, rue Sainte-Catherine Ouest, #300
Montréal, QC H2X 3V4

tél.: 514 842-2890
info@cremtl.qc.ca
cremtl.qc.ca

suivez-nous!

