



Conseil régional
de l'environnement
de Montréal

**Mémoire du Conseil régional de l'environnement de Montréal
sur le projet d'aménagement de Griffintown**

**présenté à l'arrondissement du Sud-Ouest
dans le cadre des consultations publiques**

Montréal, le 10 mars 2008

Fondé en 1996, le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal) a pour mission la protection de l'environnement ainsi que l'amélioration des pratiques et politiques qui l'affectent, pour le bénéfice des générations actuelles et futures. Pour ce faire, le CRE-Montréal regroupe plus de 140 membres corporatifs qui adhèrent à sa mission et qui, dans un esprit de concertation et de partenariat, contribuent à la définition et à l'atteinte de ses objectifs. Le CRE-Montréal consacre ses efforts à travailler sur les grands enjeux environnementaux montréalais, comprenant entre autres le transport, les espaces verts et bleus, les matières résiduelles, les eaux usées et la pollution atmosphérique, dans un souci d'assurer et d'améliorer la qualité du milieu de vie de la population montréalaise.

Rédaction :

Coralie Deny, Daniel Bouchard et André Porlier

CRE-Montréal
454, avenue Laurier Est
Montréal (Québec) H2J 1E7
Tél. : (514) 842-2890
info@cremtl.qc.ca

©2008

Avant de se prononcer sur le projet Griffintown, le CRE-Montréal tient à exprimer son profond malaise avec la décision de la Ville de Montréal de ne pas confier à l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) le mandat de consulter la population sur ce projet. Comment expliquer que des projets aussi importants que le nouveau CHUM ou les nouveaux pavillons de l'Université de Montréal à Outremont soient soumis à l'OCPM alors que le projet Griffintown sera confié à une commission consultative en arrondissement? Bien plus qu'un désaveu envers l'OCPM, cette décision de la Ville de Montréal indique un dangereux recul en matière de consultation publique à Montréal. Or, l'OCPM demeure et doit demeurer à notre avis la seule instance indépendante de consultation publique à Montréal. À l'image du BAPE, la Ville de Montréal devrait clairement définir la nature et le type de projets devant être soumis à OCPM.

Ceci étant dit, le Conseil régional de l'environnement de Montréal a pris connaissance des documents déposés présentant ce projet et souhaite faire part de ses commentaires à l'égard de ce projet. D'une façon générale, nous tenons à souligner que le CRE-Montréal est favorable à la revitalisation de ce secteur d'importance, tant par sa taille que par sa proximité du centre-ville montréalais. Mais cette revitalisation doit intégrer les principes de développement durable à tous les niveaux et de façon innovante. Les points soulevés ci-après vont dans ce sens.

Un projet d'envergure qui se doit d'être exemplaire

Le projet se doit d'être à l'avant-garde en matière de développement durable et donc favoriser l'innovation environnementale non seulement pour les bâtiments mais aussi pour l'ensemble du site ainsi que son intégration dans le quartier. Le promoteur et la Ville de Montréal détiennent ici une occasion unique de réaliser une véritable vitrine en matière d'aménagement urbain d'envergure ancré dans les principes de développement durable d'aujourd'hui mais surtout de demain. Voici quelques bonnes raisons pour le faire :

- *Une grande superficie à développer comme il en reste dans les quartiers centraux montréalais*
- *De nombreuses interventions dans le tissu urbain qui permettent d'innover dans les concepts d'aménagement*
- *Un site à forte proximité du centre-ville et du secteur du Vieux-Port, haut lieu récréo-touristique*
- *Un lieu qui accueillera des milliers de personnes, résidents et travailleurs*
- *Un projet qui représente un investissement financier très important pour Montréal*
- *Une friche industrielle présentement sous-utilisée*

Favoriser l'utilisation des transports publics et réduire l'utilisation de l'automobile

Le CRE-Montréal reconnaît d'emblée que le projet Griffintown présenté par Devimco donne une place intéressante aux transports collectifs et actifs, notamment avec l'aménagement d'une ligne de Tramway, le raccordement du secteur au réseau cyclable ainsi que l'espace accordé aux piétons. Ces mesures, bien qu'intéressantes, nous semblent toutefois insuffisantes pour réduire significativement les impacts de la circulation automobile engendrée par le projet sur les quartiers avoisinants et l'environnement montréalais.

Compte tenu des objectifs environnementaux que s'est fixé Devimco pour ce projet et les objectifs de la Ville de Montréal en matière de développement durable (réduction GES, réduction de la circulation automobile, apaisement de la circulation, amélioration de la qualité de vie en ville), nous croyons que le projet Griffintown doit faire plus pour minimiser ses impacts et montrer l'exemple dans le domaine du transport.

Pour réduire significativement les impacts de la circulation automobile générée par le projet, le promoteur doit mettre en place une série de mesures et d'aménagements pour non seulement « favoriser les déplacements alternatifs à la voiture en augmentant le confort et le sentiment de sécurité des piétons et des cyclistes » tel que formulé par l'objectif 11 du concept d'aménagement mais également viser à **RÉDUIRE L'UTILISATION DE L'AUTOMOBILE**.

A notre avis, les véritables changements de comportement des futurs usagers du site en matière de transport ne pourront se réaliser que par une approche visant à favoriser l'utilisation des transports actifs et collectifs tout en décourageant l'utilisation de l'automobile. Pour atteindre ce double objectif, le CRE-Montréal propose les trois éléments suivants :

1) Réduction du nombre de cases de stationnement

Un moyen à la fois simple et efficace pour réduire l'utilisation de l'automobile et favoriser l'utilisation des transports collectifs et actifs est de réduire l'offre de stationnement. Comme le stationnement est à l'origine et à la destination de tout déplacement automobile, il a une influence déterminante sur les choix de mode de transport des individus.

Selon les études du stationnement et de circulation réalisées pour le projet Griffintown, l'offre de stationnements du futur projet sera de 4 000 espaces de stationnement pour les usages non-résidentiels et 4000 espaces de stationnements pour les usages résidentiels. Cette nouvelle offre de 8 000 cases de stationnement permettra de répondre à la demande des futurs usagers du site. Ce sera donc une situation d'équilibre entre l'offre et la demande en stationnement.

Dans l'objectif de réduire l'utilisation de l'automobile, le projet Griffintown devrait revoir à la baisse l'offre de stationnement pour les usages non-résidentiels et résidentiels. Une réduction significative (50%) de l'offre de stationnement accompagnée d'une politique tarifaire dissuasive (tarif journalier seulement et tarif élevé) devrait influencer significativement les choix de transport des non-résidents et des résidents. Enfin, pour encourager le covoiturage, il est souhaitable de réserver une partie des stationnements au covoiturage à proximité des accès aux bâtiments.

La réduction de l'offre de stationnement est d'autant plus souhaitable que le Programme particulier d'urbanisme a clairement indiqué, que le projet s'inscrivait dans un approche de développement

durable en visant « à diminuer la dépendance à l'automobile individuelle » et « à maximiser la contribution des modes de transport alternatifs ». Dans ce contexte, la ville de Montréal devrait permettre au projet Griffintown de réduire davantage l'offre de stationnement sans lui imposer de pénalités. À cet égard, rappelons que la ville de Montréal a récemment permis à l'Université Concordia de construire un nouveau pavillon sans aucun stationnement.

2) Création d'un environnement piéton

L'analyse du concept d'aménagement du projet Griffintown nous indique également que des efforts restent à faire pour véritablement favoriser un usage accru des modes de transport actifs et collectifs. Pour atteindre cet objectif, le CRE-Montréal propose la mesure suivante :

- Intégration systématique de mesures d'apaisement de la circulation sur les rues donnant accès au site de Griffintown. Ces mesures d'apaisement de la circulation ne doivent pas se limiter à du marquage. Des mesures d'apaisement de la circulation plus contraignantes telles que le rétrécissement de la chaussée, les avancées de trottoirs, les chicanes et les dos d'ânes devraient être intégrées à toutes les intersections du secteur afin indiquer aux automobilistes qu'ils circulent dans un environnement piéton.

3) Mise en place de mesures incitatives à l'utilisation du transport en commun

Afin d'inciter les employés des commerces et des bureaux à se déplacer autrement qu'en automobile, il est essentiel de mettre en place des mesures financières incitatives à l'utilisation du transport en commun. Ces mesures peuvent aller d'un simple rabais pour l'abonnement annuel au transport public à la gratuité telle que mis en place par l'Université de Sherbrooke. Ces mesures à la fois simples et efficaces peuvent être financées à même les revenus générés par les stationnements.

Le CRE-Montréal recommande donc :

- *L'adoption du principe et d'un objectif de réduction de l'utilisation de l'automobile par les non-résidents et les résidents pour accéder au secteur de Griffintown.*
- *La réduction de 50 % des 8 000 nouveaux espaces de stationnement non-résidentiels et résidentiels.*
- *La mise en place d'une tarification dissuasive et uniquement sur une base journalière pour les utilisateurs de stationnement.*
- *L'aménagement d'espaces de stationnement réservés au covoiturage.*
- *L'intégration de mesures d'apaisement de la circulation à toutes les intersections (rétrécissement de la chaussée, les avancées de trottoirs, les chicanes et les dos d'ânes).*
- *La mise en place de mesures financières incitatives à l'utilisation du transport en commun.*

Des aménagements extérieurs qui donnent une place importante aux espaces verts publics

Le CRE-Montréal a développé une certaine réflexion dans ce domaine au cours des dernières années. Il a notamment réalisé un document qui veut illustrer à la fois l'importance du couvert végétal en ville et la diversité des lieux d'intervention : *Le verdissement Montréalais – pour lutter contre les îlots de chaleur urbains, le réchauffement climatique et la pollution atmosphérique (2007)*. Ce document est disponible sur le site web du CRE-Montréal (<http://www.cremtl.qc.ca/index.php?id=475>). De plus, le CRE a réalisé une vitrine des possibilités de contrer les îlots de chaleur par le verdissement et l'utilisation de matériaux réfléchissants et absorbants. Cette vitrine se situe dans l'arrondissement Plateau Mont-Royal au niveau de l'îlot de fraîcheur Saint-Stanislas.

Le CRE-Montréal reconnaît que le projet considère les espaces verts. Toutefois, il apparaît que ce volet gagnerait fortement à être bonifié et précisé. Parce qu'une fois les bâtiments construits et la configuration des rues établie il sera impossible de donner plus de place à l'élément naturel, il est capital de prévoir en amont des travaux tout l'espace que l'on veut lui accorder.

L'importance environnementale de la dimension verte en milieu urbain n'est plus à faire. En voici quelques exemples :

- La végétation participe à la lutte aux îlots de chaleur urbains.
- L'ombre créée par la végétation peut réduire la température d'un mur de 17°C.
- Les plantes grimpantes peuvent réduire les fluctuations quotidiennes de température d'un mur de 50 %. Un mur ainsi recouvert ne dépasse guère 30°C alors qu'un mur sans végétaux atteint 60°C.
- Un arbre mature peut prélever plus de 450 litres d'eau dans le sol pour ensuite les rejeter dans l'air sous forme de vapeur d'eau. Cela a un effet refroidissant équivalent à cinq climatiseurs fonctionnant 20 heures par jour.
- Les arbres et les autres végétaux interceptent une partie des précipitations, ce qui permet de réduire le volume d'eau traité dans les installations d'épuration.
- Un arbre mature pourrait fournir la ration quotidienne d'oxygène à quatre personnes.
- le potentiel de séquestration du CO₂ par les arbres est reconnu : selon la Société de l'arbre du Québec, un arbre de 30 ans fixe en moyenne en milieu urbain 9,4 kg de carbone par année.
- Un arbre mature en milieu urbain peut intercepter jusqu'à 20 kg de poussières par an.

Par ailleurs, il est essentiel de bien distinguer les espaces verts des espaces publics (places, rues, trottoirs...) afin de dresser un portrait juste de la place faite à la végétation dans ce projet. Tous les avantages reliés au «vert» ne peuvent être transposés au «gris» même s'il est d'ordre public.

Le CRE-Montréal recommande donc :

- *L'assurance que le nombre et la superficie des parcs de quartier répondent aux besoins actuels et futurs du secteur*

Le projet tel que présenté ne fait que conserver le périmètre du parc existant sans préciser le type de réaménagement qui est prévu. Aucun autre espace vert ne semble prévu malgré la forte densité prévue pour le secteur. L'arrondissement compte 87 parcs locaux, représentant 17,75% du territoire de l'arrondissement et induisant 34,48m² de parc/habitant. Or, le territoire couvert par

ce projet est de 225 000m² avec un seul parc de 6981 m², représentant 3,1% de ce secteur. Sachant que 4000 résidences sont prévues, il apparaît évident que le ratio superficie de parc par habitant sera très en-dessous de celui de l'arrondissement actuellement et ne dépassera pas 1m²/habitant. Or, même un arrondissement fortement urbanisé atteint 5,08m²/habitant. La place accordée au zonage «parc» est donc trop faible.

- *L'engagement de planter un minimum d'arbres pour un gain net conséquent dans le secteur*
Le projet n'indique pas clairement le nombre minimum d'arbres qui seront plantés sur le site ni combien d'arbres seront coupés au préalable. Or, dans une perspective non seulement esthétique mais également environnementale, il est important que leur nombre soit suffisant pour avoir un impact positif notable à l'échelle du site. De plus, les arbres plantés devraient d'emblée bénéficier d'une fosse respectant les caractéristiques mises de l'avant par la Politique de l'arbre et d'une protection permanente autour de son tronc.
- *L'engagement précis concernant la superficie totale de toiture verte*
Tous les bâtiments devraient ultimement bénéficier d'un toit vert : soit dès la première phase de construction du bâtiment, soit lors d'une deuxième phase ultérieure. Mais dans tous les cas, toutes les bâtisses devraient être dotés des structures portantes au niveau de leur toit suffisantes pour être en mesure de recevoir des aménagements de ce type.
- *L'inclusion de murs végétalisés*
Pour optimiser la présence des espaces verts sur le site, le développement sur des surfaces verticales représente une belle opportunité qui devrait être favorisée. À titre d'information, un mètre carré de mur couvert d'une couche de 10 à 15 cm d'épaisseur de vigne aurait une surface foliaire de 3 à 5 m² alors que, couvert de 25 cm d'épaisseur de lierre, il aurait une surface foliaire de 11,8 m².¹ C'est dire que ce genre de plantations peut compléter efficacement celles des arbres. De plus, la vitesse de croissance élevée de certaines plantes grimpantes permettrait d'obtenir rapidement des bénéfices environnementaux. Même si l'espace occupé au sol par de telles plantes est assez faible, il est important que le projet les prévoit dès le départ.
- *Prévoir l'aménagement d'un jardin communautaire ou collectif*
L'arrondissement du Sud-Ouest compte actuellement 6 jardins communautaires. Or, l'engouement général est grandissant pour le jardinage urbain. Eu égard aux nouveaux résidents que ce projet amènera, Il serait donc souhaitable d'envisager sur le site un emplacement à cet effet.
- *L'intégration d'approches innovatrices en matière de verdissement*
Afin d'être exemplaire au niveau des aménagements végétaux, le projet gagnerait à intégrer des façons de faire novatrices, d'une part pour maximiser la présence du vert sur le site et d'autre part pour diversifier les types d'aménagement. Voici plusieurs éléments qui mériteraient d'être valorisés sur le site : la plantation d'arbres fruitiers pour apporter une dimension alimentaire au projet, l'aménagement de jardins collectifs en collaboration avec des organismes communautaires, la plantation d'arbres en bosquet plutôt qu'en alignement espacé, quand le terrain le permet, l'aménagement de murs végétalisés.

¹ Peck, S.W., Callaghan, C., Kuhn, M.E., et Bass, B., *Greenbacks from green roofs: forging a new industry in Canada. Status report on benefits, barriers and opportunities for green roof and vertical garden technology diffusion.* 1999, Canada Mortgage and Housing Corporation: Toronto

Une gestion écologique des eaux de pluie et de l'eau potable

Par le fait que le développement du site va maintenir une forte minéralisation du sol dans un secteur où le réseau d'égout est combiné, il est important de mettre en place des mesures pour limiter la quantité d'eau de pluie récupérée pour être acheminée au réseau d'égout pluvial. La problématique des débordements en rive par temps de pluie est majeure à Montréal, ayant pour effet de polluer les eaux du fleuve. Le Sud-Ouest représente à cet égard un secteur à l'origine d'un grand nombre de débordements par année². Par ailleurs, toutes les eaux de pluies envoyées pour traitement à la station d'épuration induisent des surcoûts importants occasionnés par l'ajout de quantités à traiter. Laisser l'eau de pluie percoler naturellement dans le sol est la meilleure solution, mais quand ce n'est pas possible, d'autres alternatives existent pour détourner ces eaux du système d'égout et les recycler pour un usage local (arrosage des végétaux, eau pour les toilettes ou le système de climatisation). Tout le monde y gagne : les propriétaires de bâtiments et la Ville !

La consommation d'eau potable de l'ensemble des Montréalais est très élevée traduisant une surconsommation et donc un certain gaspillage. Sachant que Montréal est en train d'installer dans les industries et commerces des compteurs d'eau pour faire payer la véritable consommation d'eau potable aux entreprises, ces dernières ont tout intérêt à revoir leur consommation et à mettre en place des moyens pour la minimiser.

Le CRE-Montréal recommande donc :

- *L'intégration d'installations pour récupérer les eaux de pluie sur les toits*
Aucune précision n'est donnée quant à la gestion des eaux de pluie. Pourtant les exemples de récupération à des fins d'usage local sont nombreux et ont déjà été développés à Montréal. Citons à cet effet le pavillon Lassonde de l'école Polytechnique de Montréal et le bâtiment de Mountain Equipment Coop. Il nous apparaît donc important que tous les bâtiments sur le site soient pourvus d'un système de récupération d'eaux de pluie à des fins de réutilisation. Les bâtiments résidentiels devraient donc aussi bénéficier de récupérateurs d'eaux de pluie, ne serait-ce que pour permettre l'arrosage des espaces verts environnants.
- *L'infiltration naturelle dans le sol optimisée*
Ce point appuie la notion de verdissement du site et de limitation de la minéralisation du sol. Plus l'eau pénétrera naturellement dans le sol, moins les quantités d'eaux usées pluviales à disposer et à traiter seront grandes. Non seulement cela entraînera des coûts de gestion des eaux de pluie moindres mais aussi cela permettra des gains environnements intéressants, puisque de moins grandes quantités d'eaux usées seront acheminées à la station d'épuration pour fins de traitement mécanique et chimique. Le traitement des eaux usées se traduit à Montréal en coûts quotidiens de 475 000 \$ lorsqu'il ne pleut pas, mais atteint 1 425 000 \$ s'il y a des précipitations³. Il faut donc penser l'aménagement du site pour favoriser cette percolation, notamment au niveau des pentes d'écoulement et de la minéralisation des surfaces. De nombreux matériaux perméables sont aujourd'hui disponibles sur le marché pour répondre à ce besoin⁴.

² Comité ZIP Jacques-Cartier, *Rejets d'eaux usées en rives et qualité de l'eau – On a un tuyau pour vous...* 2003

³ Landreville, M., *Toits verts à la montréalaise: rapport de recherche sur l'implantation des toits verts à Montréal*. 2005, Centre d'Écologie Urbaine: Montréal. p. 106.

⁴ Yannick Chorlay et Dominic Salerno, *Matériaux réfléchissants et perméables pour contrer les îlots de chaleur urbains* 2008, Disponible en version PDF sur le site web du CRE-Montréal

- *Le choix de systèmes permettant l'économie d'eau potable*
Tous les immeubles construits sur le site devraient être équipés de système de climatisation et de toilettes les moins consommateurs d'eau ainsi que de tout autre système d'économiseur d'eau.

Une gestion écologique des matières résiduelles

Parce qu'il va accueillir des milliers de personnes, résidents et travailleurs, et qu'il comprendra beaucoup de nouveaux bâtiments, il est indispensable que les immeubles du futur secteur Griffintown soient conçus de façon à permettre une gestion écologique des matières résiduelles. Le domaine public doit aussi faire l'objet d'aménagements également en conséquence. Il est indispensable de s'assurer que l'ensemble de ce secteur sera conçu de manière à atteindre les objectifs de la *Politique québécois de gestion des matières résiduelles* en cours (1998-2008) et à venir. Pour y parvenir, les coûts afférents doivent être internalisés dans ce projet pour s'assurer de l'opérationnalité de ce volet dès le départ.

Le CRE-Montréal recommande donc :

- *L'installation généralisée d'un mobilier pour la collecte des trois voies (déchets, putrescibles et recyclables) dans tous les bâtiments*
Tous les bâtiments publics se doivent d'offrir aux usagers un mobilier adéquat et performant pour collecter les matières résiduelles ; cela signifie entre autres que l'installation de bacs à recyclage doit être systématisée au même titre que les poubelles.
Tous les édifices et locaux à caractère privés doivent être conçus de manière à permettre l'entreposage de bacs de 360 litres pour les matières putrescibles et recyclables.
- *L'installation du recyclage sur la voie publique*
Il est important que ces voies publiques offrent également la possibilité de recycler. Comme pour les bâtiments publics, toutes les poubelles extérieures devraient donc être jumelées avec un système de bacs à recyclage. Le mobilier urbain doit être choisi en conséquence.

En conclusion, le CRE-Montréal tient tout d'abord à rappeler que ce projet de très grande envergure pour la métropole devrait faire l'objet de consultations publiques par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM). Les enjeux qui en découlent dépassent largement une lecture simplement locale pour en représenter une d'agglomération. En termes de développement durable, le CRE-Montréal souhaite attirer l'attention sur le fait que ce projet soulève des enjeux environnementaux majeurs (détaillés ci-dessus) qui influenceront fortement, selon le choix qu'il sera fait, la qualité de milieu de vie que ce secteur offrira. Mentionnons à cet égard la place de l'automobile et des moyens de transport actif et en commun, la superficie dédiée aux espaces verts et plus spécifiquement aux parcs locaux, la gestion écologique des eaux pluviales et des matières résiduelles.