

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ À L'AGENCE CANADIENNE  
D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE (AECC)**

DANS LE CADRE DE L'ÉVALUATION DU PROJET D'AGRANTISSEMENT DU TERMINAL  
PORTUAIRE DE CONTRECOEUR

**UN PROJET  
DESTRUCTEUR POUR LE  
FLEUVE, SES ESPÈCES ET  
SES HABITATS**

9 mars 2018

**PAR CHRISTIAN SIMARD**



*Nature Québec*

sensible à tous les milieux



**Nature Québec, 2018.**  
UN PROJET DESTRUCTEUR POUR LE FLEUVE,  
SES ESPÈCES ET SES HABITATS

Mémoire présenté par Nature Québec à l'Agence canadienne d'évaluation  
environnementale (AECC) Dans le cadre de l'évaluation du projet d'agrandisse-  
ment du terminal pétrolier de Contrecoeur

© Nature Québec, 2018  
870, avenue De Salaberry, bureau 207, Québec (Québec) G1R 2T9





## REMERCIEMENTS

Nature Québec aimerait remercier les personnes qui ont participé à la production de ce mémoire pour le processus d'évaluation de l'ACEE et sans lesquels, l'analyse du projet aurait été impossible :

### **Experts ayant contribué au mémoire :**

**Pierre Dumont, biologiste et spécialiste des habits aquatiques; Ludivine Quay, biologiste; Stéphénane Roy-Plante, ornithologie**

### **Production du mémoire**





## AVIS

Bien que Nature Québec participe aux présentes consultations de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE) dans le cadre du projet d'agrandissement du Terminal portuaire de Contrecoeur, il apparaît clairement que ce projet aura des impacts - environnementaux et humains - qui toucheront aux champs de compétence du Québec.

En ce sens, Nature Québec estime que le Projet d'agrandissement du terminal de Contrecoeur devrait minimalement faire l'objet d'une évaluation environnementale fédérale-provinciale conjointe. L'absence du processus environnemental d'autorisation du Québec dans ce dossier crée, selon nous, un dangereux précédent pour l'examen à venir d'autres projets à fort impact environnemental.

Dans le dossier du Port de Québec, Nature Québec avait recommandé sans succès à l'ACEE de faire appliquer l'Entente Canada-Québec en matière d'évaluation environnementale signée en 2010. Celle-ci favorise la réalisation d'évaluations environnementales collaboratives, tout en répondant aux exigences de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE). Elle prévoit notamment la création d'une « commission d'examen conjoint » quand un projet touche une autre juridiction. Nature Québec rappelle qu'elle est un intervenant reconnu par la Cour d'appel du Québec dans une cause touchant directement cette question.

La participation de Nature Québec au présent processus ne doit donc pas être entendue comme son cautionnement du processus en cours, mais plutôt comme un devoir qui lui incombe de se porter à la défense des milieux naturels face à un projet de cette envergure, à travers les instances existantes, aussi lacunaires soient-elles.

## SOMMAIRE

Dans la mire de l'Administration du Port de Montréal depuis plusieurs années, le Projet prévoit l'aménagement d'un terminal portuaire à conteneurs d'une capacité annuelle maximale de 1,15 millions de conteneurs sur sa propriété à Contrecoeur, localisée à environ 40 kilomètres en aval de Montréal. Le projet comprendrait la construction d'un quai de 675 mètres avec deux postes d'amarrage pour accueillir des navires de 39 000 à 75 400 tonnes de port en lourd (TPL). Le projet inclurait aussi l'aménagement d'une gare ferroviaire de triage de sept voies, d'une aire d'entreposage et de manutention des conteneurs, d'une cour ferroviaire intermodale, de bâtiments de support, d'accès ferroviaires et routiers, d'une aire de contrôle des camions et d'un viaduc sur la route 132.

Le présent mémoire soulève la question de la légalité du processus d'évaluation environnementale retenue. L'examen du projet se fait sous l'unique juridiction du gouvernement fédéral alors que le projet se réalise sur un territoire et/ou a des impacts sur des activités de juridiction québécoise. Ce seul fait mine fondamentalement la crédibilité du processus et son caractère complet et exhaustif. Le promoteur n'a pas déposé d'avis de projet en conformité avec la Loi sur la Qualité de l'environnement et ne s'est donc pas soumis au processus québécois d'examen.

Le gouvernement fédéral, via sa ministre de l'environnement, n'a pas fait le choix de constituer une commission d'examen et plus spécifiquement une commission d'examen conjointe avec le Québec alors que la loi, une entente de collaboration signée avec le Québec l'exigeait.

Le présent mémoire déposé dans le cadre des consultations publiques de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE), met également en doute la justification économique du Projet d'agrandissement du terminal de Contrecoeur et questionne sa pertinence dans le contexte actuel et devant l'ampleur de ses impacts environnementaux et humains.

L'analyse de Nature Québec démontre aussi que ce projet aura des impacts cumulatifs importants sur les espèces et les habitats fauniques et plus particulièrement le chevalier cuivré, espèce endémique, l'hirondelle des rivages et la rainette faux-grillon de l'Est et que les mesures proposés sont lacunaires et ne respectent ni l'esprit ni la lettre de la Loi canadienne sur les espèces en péril (LEP). A titre d'exemple, il est formellement interdit de détruire l'habitat essentiel d'une espèce en péril et aucune compensation externe n'est possible ni envisageable.

### RECOMMANDATION PRINCIPALE:

**Compte tenu des projections de croissance du promoteur n'ayant aucune commune mesure avec le niveau d'activités des 10 dernières années, des impacts irréversibles sur l'habitat d'espèces en péril, Nature Québec recommande le rejet du projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur.**





UN PROJET DESTRUCTEUR POUR LE FLEUVE  
SES ESPÈCES ET SES HABITATS



# 1. UN PROCESSUS D'ÉVALUATION FÉDÉRAL INADÉQUAT, UN PROCESSUS D'EXAMEN QUÉBÉCOIS INEXISTANT



## 1. UN PROCESSUS D'ÉVALUATION FÉDÉRAL INADÉQUAT, UN PROCESSUS D'EXAMEN QUÉBÉCOIS INEXISTANT

L'ampleur du projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur est indiscutable. Il s'agit d'un chantier de grande envergure qui, pendant sa réalisation et à terme, aura des impacts non négligeables sur les milieux naturels du Saint-Laurent, sur les espèces qui les fréquentent. En fait, il s'agit d'un projet à très fort impact et il est d'autant plus important que celui-ci fasse l'objet d'un examen indépendant et de consultations approfondies.

Malheureusement, Nature Québec constate que le processus d'examen environnemental proposé pour le projet d'agrandissement du terminal de Contrecoeur est inadéquat et sous-optimal compte tenu de l'ampleur du projet et des fortes préoccupations du public.

En fait, La Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012) (LCEE 2012) définit deux types d'évaluations environnementales : **l'évaluation environnementale par une autorité responsable et l'évaluation environnementale par une commission d'examen.**

« Le ministre fédéral de l'Environnement peut renvoyer une évaluation environnementale à une commission d'examen s'il estime qu'il est dans l'intérêt public de le faire. Pour prendre sa décision, le ministre doit examiner si le projet désigné pourrait causer des effets environnementaux négatifs importants, s'il existe des préoccupations du public liées aux effets environnementaux négatifs importants, et s'il existe des possibilités de collaboration avec une autre instance qui évalue le projet ou une partie de celui-ci. »

Cette commission formée d'experts peut également être conjointe :

« Lorsque le projet doit être soumis à une évaluation environnementale par le gouvernement fédéral et par une province ou un autre territoire de compétence, une commission d'examen conjoint peut être mise sur pied pour éviter les doublons. »

Une entente relative à une commission d'examen conjoint est négociée entre le gouvernement fédéral et l'autre territoire de compétence pour chaque examen conjoint, précisant le processus d'examen et le cadre de référence d'une telle commission. »<sup>1</sup>

Le projet de Contrecoeur aurait été tout indiqué pour une telle commission conjointe. Au lieu de cela un processus fédéral unilatéral (auquel le gouvernement du Québec ne collabore que de façon accessoire) a été favorisé.

Pourtant, Nature Québec considère qu'un tel projet qui empiète de façon significative sur le Saint-Laurent par du dragage de capitalisation, qu'il manipule des quantités importantes de sédiments, qui détruit l'habitat essentiel d'espèces menacées aurait du faire l'objet d'une « commission d'examen »<sup>2</sup>. De plus, cette commission aurait du être menée de manière conjointe avec les autorités québécoises telle que le stipule l'entente Canada-Québec de mars 2010.<sup>3</sup>

Le processus actuel se limite à un examen par les fonctionnaires de l'Agence et d'un comité technique nommé par elle. Elle se limite également aux champs de compétence fédérale.

### 1.1 UNE ÉVALUATION STRICTEMENT FÉDÉRALE, LIMITATIVE PAR DÉFINITION

Le Projet d'agrandissement du terminal de Contrecoeur, bien qu'il se situe en territoire québécois, fait l'objet d'un seul processus d'évaluation et de consultation sous l'Agence canadienne d'évaluation environnementale pour lequel le présent mémoire est réalisé. Selon l'Administration, cela s'explique par le fait que les activités portuaires sont de compétence fédérale et qu'elles ne sont pas,

1. Site de l'agence canadienne d'évaluation environnementale <https://www.canada.ca/fr/agence-evaluation-environnementale/services/evaluations-environnementales/elements-base-evaluation-environnementale.html#ee01>

2. Une commission est un groupe d'experts choisis en raison de leurs connaissances et leurs compétences et nommés par le ministre de l'Environnement du Canada.

3. Entente de collaboration Canada-Québec sur l'évaluation environnementale (2010) <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/evaluations/Entente-CanQc2010.pdf>

par conséquent, soumises à la juridiction du Québec.

Ainsi, le projet Contrecoeur ne requerrait qu'une évaluation environnementale réalisée par une agence fédérale et aucune autorisation des autorités municipales et du gouvernement du Québec.<sup>4</sup>

Comme Nature Québec l'a déjà expliqué dans un mémoire qu'elle a déposé à l'ACEE sur le projet Beauport 2020 à Québec<sup>5</sup>, cette vision restrictive des activités du port et de leurs impacts, ne peut mener qu'à une évaluation incomplète. De fait, si les activités portuaires du projet relèvent principalement du fédéral, ses impacts excéderont, eux, les limites du Port. Et dans le cas de Contrecoeur, même les limites du projet empiètent sur une propriété du Québec. En effet « la section du quai aménagé dans le lit du fleuve se trouve sur des terres du domaine hydrique du gouvernement du Québec. » Terres qui n'ont pas encore été cédées à l'autorité portuaire.

En se cantonnant strictement au champ de compétences fédéral, l'analyse du Projet d'agrandissement du terminal de Contrecoeur risque donc d'ignorer plusieurs de ses impacts dans des domaines où le Québec s'est doté de normes, mais pas le Canada.

Ainsi, des impacts importants sur l'urbanisme, sur la sécurité, sur un habitat ou une espèce de juridiction québécoise, sur les polluants atmosphériques, sur l'élimination des sédiments contaminés, sur le paysage, sur le bruit (considéré comme un contaminant par Québec et non par Ottawa) risquent de ne pas être considérés à l'étape des conditions d'autorisation émises par le fédéral, ni dans le cadre d'une évaluation globale de la pertinence du projet en lien avec ses impacts. Cette absence du Québec dans le processus d'autorisation du projet (que lui confère la Loi sur la qualité de l'environnement –LQE-) est d'autant plus surprenante et sans doute illégale qu'une partie du territoire de l'agrandissement est toujours la propriété du gouvernement du Québec (qui est en train de céder ces zones au Gouvernement du Canada pour être mis en gestion par l'APM ensuite).

Historiquement, pourtant, des projets similaires au projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur ont fait l'objet d'évaluation environnementale par le Québec, ce qui tend à confirmer les compétences provinciales en la matière. Rappelons par exemple que les toutes premières audiences du BAPE (rapport numéro 0, il y a 35 ans) ont porté sur un projet affectant la Baie de Beauport.<sup>6</sup> Également, en janvier 2015, un projet d'agrandissement dans la zone portuaire de Trois-Rivières a fait l'objet d'un avis au Ministère du Développement durable, de l'Environnement<sup>7</sup> et de la Lutte contre les changements climatiques dans le cadre de la procédure québécoise d'évaluation et d'examen d'impacts sur l'environnement. De manière non exhaustive, voici en outre quelques exemples de pro-

4. ADMINISTRATION PORTUAIRE DE QUÉBEC (2017). Beauport 2020 : Étude d'impact environnemental – version amendée- résumé, septembre 2016.

5. NATURE QUÉBEC (2015). « Un projet à impacts majeurs qui nécessite une commission d'examen conjoint Québec-Ottawa », mémoire présenté à l'Agence Canadienne d'évaluation environnementale (ACEE) dans le cadre de la consultation générale sur le projet d'aménagement d'un quai multifonctionnel en eau profonde dans le Port de Québec, septembre 2015.

6. NATURE QUÉBEC (2015). « Un projet à impacts majeurs qui nécessite une commission d'examen conjoint Québec-Ottawa », mémoire présenté à l'Agence Canadienne d'évaluation environnementale (ACEE) dans le cadre de la consultation générale sur le projet d'aménagement d'un quai multifonctionnel en eau profonde dans le Port de Québec, septembre 2015.

7. Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Projets ayant fait l'objet d'une directive depuis le 1er janvier 1994. Dossier 3211-04-059, en ligne, <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/evaluations/lisprodri.htm>, page consultée le 5 février 2017.



jets d'activités portuaires évaluées par le BAPE :

- Projet de restauration, au sud du quai, au port de Gaspé (Sandy Beach), rapport d'enquête et d'audience publique, 20 septembre 2013 ;
- Programme décennal de dragage d'entretien aux quais 14 et 15 à Sorel - rapport d'enquête et d'audience publique, 4 septembre 1998 ;
- Programme décennal de dragage MIL Davie Lauzon - rapport d'enquête et d'audience publique, 27 mai 1992 ;
- Projet d'implantation du terminal méthanier Rabaska et des infrastructures connexes – rapport d'enquête et d'audience publique, 30 mai 2007 ;
- Projet d'implantation du terminal méthanier Énergie Cacouna – rapport d'enquête et d'audience publique, 1er novembre 2006.

**À noter également la commission fédérale-provinciale qui a étudié la décontamination d'un ancien canal de navigation (canal Lachine) :**

- Projet de décontamination du canal de Lachine – rapport de la Commission conjointe fédérale-provinciale, 13 septembre 1996.

La reconnaissance des compétences provinciales dans l'évaluation de projets touchant le Port de Québec est par ailleurs l'objet d'un litige opposant actuellement le gouvernement du Québec et IMTT-Québec INC devant les tribunaux. Nature Québec et le Centre québécois du Droit de l'environnement (CQDE) y sont d'ailleurs reconnus en tant qu'intervenants par la Cour d'appel dans cette cause. Si le jugement relatif à ce litige ne sera probablement pas rendu avant plusieurs mois, il n'en demeure pas moins que les arguments légaux du Québec ont été jugés suffisamment pertinents pour être entendus en Cour d'appel. Il aurait été souhaitable que l'Agence informe le public de ce litige et de l'impact qu'il peut avoir sur son propre examen lors des remarques liminaires des consultations publiques. Nous déplorons ce manque.

Dans ces circonstances, Nature Québec estime que l'ACEE devrait jouer de prudence et reconnaître d'emblée le caractère potentiellement litigieux de l'évaluation d'un projet de l'envergure du projet Contrecoeur. Par ailleurs, Nature Québec déplore le fait que le gouvernement du Québec, pourtant en litige pour le respect de ses compétences dans une cause semblable, ait accepté de déléguer des fonctionnaires dans un comité technique dans le cadre de la présente évaluation environnementale de l'Agence en tant qu'autorité responsable, étude qui ne respecte ni le processus d'examen ni le pouvoir d'autorisation du Québec encadré la Loi sur la qualité de l'environnement et sa réglementation.

En effet le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement, une disposition de la LQE. Celui-ci précise en effet « la construction ou l'agrandissement d'un port ou d'un quai » est assujetti à une telle procédure d'évaluation.

Concrètement, cela signifie que le Port de Montréal aurait dû déposer un « avis de projet » au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. L'Administration portuaire de Montréal aurait ensuite reçu une « directive » de la part du ministre de l'Environnement du Québec, en vue de la réalisation d'une étude d'impact.

Au terme de la réalisation de l'étude d'impact à la satisfaction du ministère, un examen du projet de terminal de Contrecoeur aurait vraisemblablement été mené sous l'égide du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Comme indiqué ci-haut, une commission d'examen conjoint répondant à la fois aux critères d'examen des lois du Québec et du Canada auraient également pu être mis sur pied.

Dans tous les cas, un tel projet nécessite deux autorisations distinctes : une de Québec et une d'Ottawa.

### RECOMMANDATIONS

- Étant donné les fortes préoccupations du public, l'importance des impacts naturels et humains du projet et la nécessité d'éviter des litiges juridiques interminables sur des éléments de nature constitutionnelle, Nature Québec suggère à l'ACEE de recommander au ministre d'appliquer l'Entente Canada-Québec en matière d'évaluation environnementale signée en 2010 et de reprendre l'évaluation du projet Contrecoeur en respectant les lois du Québec et du Canada en la matière.
- Que cette nouvelle évaluation se fasse via une « commission d'examen conjoint ». Celle-ci favorise la réalisation d'évaluations environnementales collaboratives quand un projet touche une autre juridiction, tout en répondant aux exigences de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE).





## 2. LE PROJET CONTRECOEUR, UN PROJET JUSTIFIÉ?



## 2. LE PROJET CONTRECOEUR, UN PROJET JUSTIFIÉ?

Depuis longtemps, le Port de Montréal cherche à agrandir sa zone d'activités dans la région de Contrecoeur. En fait le gros des acquisitions de terrains ont eu lieu au tournant des années 90 et un premier projet d'agrandissement avait été ébauché à l'époque.

La trame narrative qu'utilise l'AP pour faire la promotion de son projet d'agrandissement du terminal de Contrecoeur se décline essentiellement en trois éléments: la nécessité de répondre à une demande croissante pour le transport par conteneurs, des retombées économiques importantes et l'urgence de se maintenir « dans la course aux investissements » au risque de se voir « marginalisé au sein des réseaux maritimes des transporteurs ».

Nature Québec estime que plusieurs de ces arguments ne résistent pas à l'épreuve des faits et qu'ils devraient au minimum faire l'objet d'une contre-analyse indépendante avant qu'on investisse de l'argent public dans un tel projet.

### UNE VISION TRÈS OPTIMISTE DE LA CROISSANCE

Nature Québec questionne cette prémisse qui apparaît aujourd'hui fondée sur un scénario optimiste de la croissance des échanges. Il est vrai que depuis la Seconde Guerre mondiale, le commerce international a connu une explosion, dont un des effets aura été d'amener les villes portuaires à s'ajuster dans le but d'accommoder des tonnages de plus en plus importants.<sup>8</sup> Cependant, la crise financière de 2009 est venue freiner cet élan d'une manière peut-être plus durable qu'on ne s'y attendait. Cela a été particulièrement vrai dans le transport du vrac mais cela s'est aussi avéré dans le transport conteneurisé.

The global recession in 2008/2009 triggered a massive slump in world trade and, accordingly, shipping. Following a modest rise of nearly 3 per cent in 2008 – trade nosedived by about 14 per cent in 2009. Freight rates fell to historic lows on many sub-markets. As at the beginning of 2009 about 9 per cent of bulk carriers worldwide lay idle, unutilized, in ports, this capacity is coming back only slowly to the market in the 2010 recovery.<sup>9</sup>

After a somewhat stable 2013–14, the dry bulk shipping industry began a deep downturn in 2015. Industry financial performance declined markedly from 2014, and compared with 2013, the drop in operating performance has been staggering. The unbalanced supply-and-demand equation means pricing won't rebound meaningfully while too many vessels keep chasing too few shiploads.<sup>10</sup>

Ainsi, si la dynamique qui prévalait avant la crise financière a pu servir de justification à l'agrandissement du Port de Montréal, le contexte des échanges semble depuis beaucoup plus incertain. De fait, l'APM mise beaucoup sur de futurs accords de libre-échange pour relancer la croissance. Or, est-il nécessaire de préciser, avec la montée du protectionnisme aux États-Unis et même en Europe, que ni l'un, ni l'autre ne sont assurés. Et ce même si l'accord avec l'Europe a été entériné.

Le port de Montréal va sans doute être affecté par une forte tendance de l'économie américaine vers le protectionnisme. Aussi, dans les circonstances actuelles, il paraît bien audacieux de parler d'une forte croissance des échanges commerciaux à court et moyen terme.

L'APM fait la promotion de son projet en invoquant le besoin urgent d'avoir accès à de nouvelles installations afin de concurrencer d'autres grands ports comme ceux de Montréal, Halifax, New York et Baltimore qui entreprennent eux aussi des travaux de modernisation basés sur la perspective du maintien de la croissance des échanges maritimes.

8. World Ocean View (2017). Transport : Global Shipping, en ligne, <http://worldoceanreview.com/en/wor-1/transport/global-shipping/>, page consultée le 1er février 2017.

9. World Ocean View (2017). Transport : Global Shipping, en ligne, <http://worldoceanreview.com/en/wor-1/transport/global-shipping/>, page consultée le 1er février 2017.

10. ALIX Partners (2016). Dry Bulk Shipping Outlook, en ligne, <http://legacy.alixpartners.com/en/Publications/AllArticles/tabid/635/articleType/ArticleView/articleId/2006/2016-Dry-Bulk-Shipping-Outlook.aspx#sthash.e7KzW4aPdpbs>, page consultée le 1er février 2017.

Les éléments de contexte exposé plus haut nous amènent à douter de cette prémisse. Si tous les ports de la façade atlantique investissent dans l'attente d'une demande accrue qui pourrait ne jamais se matérialiser, les activités portuaires de Montréal connaîtront un ralentissement d'autant plus brutal.

À cet égard, Nature Québec croit que plutôt que d'appeler à l'urgence, le contexte actuel des échanges mondiaux demande que l'on fasse preuve de prudence avant d'investir des dizaines de millions de fonds publics dans un projet comme l'agrandissement du terminal de Contrecoeur.

La courbe de croissance prévue par le consultant du Port apparaît presque farfelue si on compare avec les résultats réels de 2006 à 2015 (croissance de 1,2%) en EVP pris en charge alors que le promoteur table sur un scénario moyen de croissance de 3,9% d'ici 2030 (!).

### LE PROJET DE BEAUPORT 2020 EST DIFFICILEMENT COMPATIBLE AVEC L'AGRANDISSEMENT DU TERMINAL DE CONTRECOEUR

L'ACEE doit interpellier le promoteur. La possible réalisation d'un terminal de conteneurs à Québec avec une capacité de 500 000 conteneurs sur les mêmes marchés rend impossible de justifier tout développement à Contrecoeur. Le Port de Québec vise principalement le marché du Canada central (Toronto) qu'il estime desservi inefficacement par Montréal (comm. Personnel avec représentante de l'APQ, février 2018).

### DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES EXAGÉRÉES

En outre, l'une des principales lacunes du scénario de retombées économiques du projet présenté par l'APM est qu'il ne répond pas à la question de savoir si le projet apporte plus de bénéfices que de coûts au milieu dans lequel il s'inscrit. Il est en effet étonnant qu'aucune analyse coûts/bénéfices classique qui pourrait avantager le Port n'ait été déposée en appui au projet. Cette étude, le cas échéant, devrait internaliser les coûts des dommages à l'environnement, de la perte définitive d'habitats naturels, de la pollution atmosphérique et de la privation d'autres usages à valeur économique qu'occasionnera inévitablement le projet – points que nous détaillerons dans les sections suivantes. En ce sens, en plus de se fonder sur des hypothèses très optimistes, l'étude des retombées économiques annoncées par l'APM pour son projet ne présente que la facette dorée de la médaille qui avantage le promoteur.





# 3. Agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur : Impacts sur la protection du poisson et l'habitat du poisson



### 3. AGRANDISSEMENT DU TERMINAL PORTUAIRE DE CONTRECOEUR : IMPACTS SUR LA PROTECTION DU POISSON ET L'HABITAT DU POISSON

L'Administration du port de Montréal propose l'aménagement d'un terminal portuaire d'une capacité annuelle maximale de 1,15 millions de conteneurs sur sa propriété à Contrecoeur. En phase 1 (trois phases sont prévues), ce projet comprendrait :

- la construction d'un quai de 675 mètres avec deux postes d'amarrage pour accueillir simultanément des navires de 39 000 à 75 400 tonnes pouvant atteindre une longueur de 300 mètres chacun;
- le dragage et l'entretien d'une aire d'approche d'une profondeur de 11 m sur une superficie de 16,3 ha; le volume initial estimé de sédiments en place à draguer est de 839 000 m<sup>3</sup>. Le volume dragué augmente par foisonnement lors de son dégagement du fond pour atteindre une masse à disposer de 1 100 000 tonnes métriques de sédiments foisonnés;
- l'aménagement, sur une superficie totale initiale d'environ 120 ha, d'une gare ferroviaire de triage de sept voies, d'une aire d'entreposage et de manutention des conteneurs, d'une cour ferroviaire intermodale, de bâtiments de support, d'accès ferroviaires et routiers, d'une aire de contrôle des camions et d'un viaduc sur la route 132.

#### DES IMPACTS SUR LE MILIEU AQUATIQUE RECONNUS COMME MOYENNEMENT À TRÈS FORTEMENT IMPORTANTS PAR LE PROMOTEUR

L'aménagement du terminal portuaire de Contrecoeur est un projet gigantesque, qui n'en serait actuellement qu'à la phase 1, et qui comporte toute une série d'impacts négatifs sur le milieu naturel. Selon l'étude d'impact préparée par le promoteur, la construction et l'exploitation de ce terminal auraient plusieurs impacts sur le milieu aquatique :

- des pertes cumulées et permanentes de milieux humides et aquatiques qui sont évaluées à :
  - 3 ha de milieux humides;
  - 0,4 ha d'herbiers aquatiques;
  - 8,3 ha d'habitats de la faune benthique et du poisson sur le site de construction du premier quai;
- des modifications permanentes de l'habitat de la faune benthique et des poissons sur 16,3 ha liées aux travaux de dragage qui transformeraient le milieu littoral peu profond soumis à de faibles vitesses de courant, partiellement colonisé par la végétation aquatique, en chenal profond (11 m), soumis à des vitesses de courant modérées;
- des pertes d'habitats aquatiques totalisant environ 3,6 km liées au remblayage partiel des trois tributaires présents dans la zone de développement;
- une dégradation temporaire de la qualité de l'eau du fleuve Saint-Laurent et des tributaires présents dans la zone de développement liée à l'érosion des sols et à la mise en suspension des sédiments de dragage qui se traduirait, entre autres, par une augmentation de la turbidité de l'eau résultant d'une augmentation des matières en suspension; de tels événements se produiraient également au moment des dragages d'entretien.

La portion fluviale de la zone de développement serait donc presque totalement transformée par le remplissage de la zone riveraine et le dragage de la zone littorale, actuellement constituée d'herbiers en faible profondeur, ainsi que par le batillage lié au passage des navires lors de l'approche. Dans son évaluation des impacts du projet en phase de construction, le promoteur évalue d'ailleurs l'importance de ces impacts comme moyenne pour la faune benthique, élevée pour les poissons et leurs habitats et très élevée pour les poissons à statut particulier. Il se montre par contre moins sévère quant aux impacts en phase d'exploitation qui n'excèdent pas le niveau d'importance forte,

réservé aux espèces à statut particulier.

### UNE FAUNE AQUATIQUE ABONDANTE ET DIVERSIFIÉE...

Les informations rapportées et les relevés effectués par le promoteur le démontrent, le tronçon fluvial entre Montréal et Sorel est habité par une faune aquatique abondante et diversifiée. Au moins 53 espèces de poissons y ont été recensées par les services gouvernementaux. Dans l'aire du projet, les inventaires du promoteur, en 2008, 2009 et 2016, ont permis la capture de près de 2000 spécimens appartenant à 46 espèces dans le secteur fluvial et à 12 espèces dans le trois tributaires, pour un total de 53 espèces différentes.

Peu exhaustifs, les relevés effectués dans l'aire du projet par le promoteur témoignent d'une faune benthique dont la densité et la diversité, généralement peu élevées en ce qui concerne les invertébrés de petite taille, varient selon les types d'habitats. À ces espèces de petite taille s'ajoute la présence, confirmée par les inventaires du promoteur, de 11 des 21 espèces de mulettes indigènes dans les eaux douces du Québec.

### ...CARACTÉRISÉE PAR LA PRÉSENCE DE PLUSIEURS ESPÈCES EN SITUATION PRÉCAIRE

Dix espèces de poisson à statut particulier sont présentes dans l'aire du projet ou sont susceptibles de s'y trouver : l'anguille d'Amérique, le bec-de-lièvre, le chevalier cuivré, le chevalier de rivière, l'esturgeon jaune, le fouille-roche gris, le méné d'herbe, le méné laiton, le dard de sable et le tête rose. À ces poissons à statut particulier, s'ajoutent quatre espèces de mulettes : l'elliptio à dents fortes, l'elliptio pointu, la leptodée fragile et l'obovarie olivâtre.

#### **Le chevalier cuivré : une espèce en voie de disparition dont l'habitat essentiel est directement menacé par le projet**

La présence du chevalier cuivré, une espèce qui ne vit nulle part ailleurs au monde et classée « En voie de disparition » en vertu de la Loi sur les espèces en péril au Canada (LEP), n'a pas été confirmée officiellement dans l'aire du projet, ni par les services gouvernementaux ni par le promoteur. Cependant, les connaissances accumulées sur cette espèce de poisson par les services gouvernementaux et le milieu universitaire montrent clairement que le projet d'agrandissement du terminal portuaire à Contrecoeur se situe au cœur de l'aire d'alimentation et de croissance de l'unique population encore existante. En outre, les résultats des travaux de recherche les plus récents, intégrés dans des modèles de sélection d'habitat et superposés à un modèle hydrodynamique du fleuve, indiquent que les herbiers présents en front du projet de développement font partie de l'habitat essentiel du chevalier cuivré, nécessaire à sa survie ou à son rétablissement (<http://www.dfo-mpo.gc.ca/Library/342644.pdf>; [http://www.registrelep-sararegistry.gc.ca/document/doc1565f/p3\\_f.cfm](http://www.registrelep-sararegistry.gc.ca/document/doc1565f/p3_f.cfm)).

Dans la portion la plus fréquentée de son aire de répartition, soit entre Montréal et Sorel sur le fleuve Saint-Laurent et entre Sorel et Chambly sur la rivière Richelieu, ce type d'herbier, de faible profondeur, exposé à un courant lent et essentiellement composé de *Vallisneria americana* et de *Potamogeton* sp, est rare. Au meilleur des connaissances actuelles, chaque perte de superficie d'habitat de croissance peut y représenter une atteinte significative à la capacité de survie de l'espèce (<http://www.dfo-mpo.gc.ca/Library/342644.pdf>).

### DES MESURES D'ATTÉNUATION ET DE COMPENSATION INSUFFISANTES, MAL CIBLÉES ET DANS LE CAS D'UNE ESPÈCE, ILLÉGALES

Le promoteur le reconnaît, un développement portuaire dans l'aire délimitée pour le projet présenterait des impacts qualifiés d'une importance moyenne (faune benthique) à très forte (espèces à statut particulier) pour le milieu aquatique. Pour prévenir ou atténuer ces impacts, le promoteur propose un ensemble de mesures qui, selon ses propres évaluations et sans justifications détaillées, réduiraient





d'au moins une classe l'importance de ces impacts en phase de construction. Ainsi, les effets négatifs sur la faune benthique deviendraient faibles, ceux sur les poissons deviendraient moyens et ceux sur les espèces à statut particulier deviendraient forts. Une telle évaluation à la baisse est également appliquée à la phase d'exploitation. Ces mesures figurent sous la forme de plans de gestion qui énumèrent un ensemble de bonnes pratiques et de procédures de suivi généralement applicables à ce genre de travaux.

Pour compenser les pertes d'habitat du poisson, l'Administration du port de Montréal propose de récupérer les acquis provenant d'un projet de création et d'amélioration d'habitats fauniques sur cinq îles différentes, au nord ouest de l'Archipel des Îles-de-Boucherville. Ces îles appartiennent au promoteur. En 2008, 2009, 2001 et 2013, des travaux d'aménagement du milieu terrestre et aquatique y ont été effectués. Ces travaux couvrent majoritairement des superficies terrestres dont la vocation agricole a été abandonnée en faveur d'une revégétalisation ainsi que la création de deux sites de fraie, vraisemblablement pour des espèces se reproduisant en plaine inondable au printemps, comme le grand brochet et la perchaude. L'étude d'impact ne précise pas si ces travaux ont été réalisés pour compenser des impacts résultant de travaux antérieurs ou de projets à venir. Cependant, ce type d'aménagement ne peut être utilisé que par quelques-unes des nombreuses espèces concernées par le projet d'agrandissement portuaire.

Dans le cas des espèces à statut particulier, pour la plupart peu concernées par le type d'aménagement effectués dans les îles appartenant au promoteur, la mesure d'atténuation prévue est de « Prendre en considération la présence d'espèces à statut particulier dans l'élaboration d'un plan de gestion de milieux naturels du territoire de l'APM à Contrecoeur » (Résumé de l'étude d'impact, p. 6.53). A ce stade, il est impossible de savoir ce que cela présente comme mesures concrètes.

Dans le cas du chevalier cuirré, la compensation consisterait « en la création ou la restauration d'habitat du chevalier cuirré dans la région » (Étude d'impact, rapport final, p. 9.73). Une telle proposition représenterait un défi technique et biologique risqué dont le succès est très improbable. Des herbiers aquatiques ne peuvent se développer et se maintenir que là où les caractéristiques de substrat, de profondeur, de luminosité et de courant, sous différentes conditions de débits et de température, sont adéquates. Ils ne peuvent être cultivés à l'image de ce qui pourrait se produire en milieu terrestre. Mais, plus important encore, en vertu de la LEP, la destruction de l'habitat essentiel d'une espèce en voie de disparition est interdite. Une telle tentative de contourner la LEP constituerait un dangereux précédent qui pourrait avoir des conséquences majeures sur la survie et la restauration de toutes les espèces au statut le plus précaire, celles en voie de disparition.<sup>11</sup>

11. Cette section a été rédigée par M. Pierre Dumont, biologiste spécialisé dans les habitats aquatiques

# 4. AGRANDISSEMENT DU TERMINAL PORTUAIRE DE CONTRECOEUR : IMPACTS SUR 3 AUTRES ESPÈCES PROTÉGÉES



## 4. AGRANDISSEMENT DU TERMINAL PORTUAIRE DE CONTRECOEUR : IMPACTS SUR 3 AUTRES ESPÈCES PROTÉGÉES

Pour faire suite à la publication de l'étude d'impact sur l'environnement (ÉIE) de l'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur; il apparaît une sous-estimation des impacts du projet sur trois espèces protégées: l'hirondelle de rivage (*Riparia riparia*), l'hirondelle rustique (*Hirundo rustica*) et la rainette faux-grillon de l'ouest (RFGO) (*Pseudacris triseriata*).

### Rappels:

Ces trois espèces sont inscrites en Annexe 1 de la Loi sur les Espèces en Péril (LEP), Ainsi selon l'article 32 « Il est interdit de tuer un individu d'une espèce sauvage inscrite comme espèce disparue du pays, en voie de disparition ou menacée, de lui nuire, de le harceler, de le capturer ou de le prendre. » et selon l'article 33 « Il est interdit d'endommager ou de détruire la résidence d'un ou de plusieurs individus soit d'une espèce sauvage inscrite comme espèce en voie de disparition ou menacée, soit d'une espèce sauvage inscrite comme espèce disparue du pays dont un programme de rétablissement a recommandé la réinsertion à l'état sauvage au Canada. » pourtant le projet présenté enfreint ces dispositions légales aussi bien dans sa phase de construction que d'exploitation.

La LEP exige également que lorsqu'une évaluation environnementale est effectuée pour un projet pouvant toucher une espèce inscrite ou son habitat essentiel le porteur de projet: « détermine les effets nocifs du projet sur l'espèce et son habitat essentiel et, si le projet est réalisé, veille à ce que des mesures compatibles avec tout programme de rétablissement et tout plan d'action applicable soient prises en vue de les éviter ou de les amoindrir et les surveiller (article 79 alinéa 2). ».

Le projet actuel sous-estime clairement les effets négatifs sur les espèces, voire ne prend aucunement en compte les impacts sur les habitats essentiels.

Le projet se situe sur un territoire domanial et privé. En effet, la majorité de la surface de l'agrandissement est la propriété foncière de l'APM, l'ÉIE indique qu'une partie du territoire est actuellement la propriété du gouvernement du Québec qui est en train de céder ces zones au Gouvernement du Canada pour être mis en gestion par l'APM ensuite. Finalement, une petite partie du projet se situe en terre privée à vocation industrielle, une partie de ces terres privées est en voie d'acquisition par l'APM.

La LEP s'applique en terres privées pour les espèces aquatiques et les oiseaux migrateurs et en terre publique pour l'ensemble des espèces inscrites à l'annexe 1. Les trois espèces sont donc protégées ainsi que leur habitat essentiel dans la zone de projet et ce, même si certains retards dans la déclaration officielle de leur habitat essentiel peuvent limiter la portée de cette protection. Il est à noter que la Rainette faux-grillon a fait l'objet d'un décret d'urgence qui a permis une protection totale de l'espèce et son habitat dans une partie de son habitat au sud-ouest du Québec dans la localité de La Prairie.

En tant que coordonnateur pour le Québec du programme programme ZICO, Nature Québec a de fortes inquiétudes concernant la ZICO de Contrecoeur qui sera atteinte par ce projet. Que cela soit de façon directe dans différentes étapes du projet portuaire ou indirecte avec les effets négatifs (dérangement, pollution, dégradation d'habitat) engendrés par l'augmentation du trafic fluvial.



## LE PROGRAMME ZICO

Le programme Zones importantes pour la conservation des oiseaux (ZICO) est une initiative de coopération mondiale chapeautée par BirdLife International. Ce programme vise à identifier, surveiller et protéger des sites essentiels pour les oiseaux et la biodiversité. Plus de 200 pays et territoires partenaires y participent, dont le Canada.

La Zico de la Réserve-nationale-de-faune-des-îles-de-Contrecoeur partie des 96 sites du Québec reconnus par le programme ZICO. La ZICO couvre la majeure partie de la Réserve-nationale-de-faune-des-îles-de-Contrecoeur. Cet archipel d'environ 20 km<sup>2</sup>, composé de 29 îles, comprend un ensemble remarquable d'habitats pour la reproduction, l'alimentation et le repos de nombreuses espèces d'oiseaux.

Ci-après sont détaillés les questionnements et les problématiques soulevés par l'ÉIE concernant les trois espèces inscrites sur l'annexe 1 de la LEP. Les problématiques soulevées questionnent sur la qualité de l'ensemble de l'évaluation concernant les espèces animales.

### 4.1 L'HIRONDELLE DES RIVAGES

Évaluée par le COSEPAC en 2013 comme espèce à statut menacé du fait du fort déclin de ces populations et de la fragilité de celles qui sont restantes ; l'hirondelle de rivage a été ajoutée à l'Annexe 1 des espèces en péril du Canada en novembre 2017. Les individus, leurs nids, leurs jeunes et leur habitat jouissent donc d'une protection accrue.

À la vue des impacts du projet sur les habitats de reproduction de l'hirondelle et de la nouvelle responsabilité fédérale envers cette espèce, il est nécessaire de revoir la pondération des impacts ciblés dans l'ÉIE et les possibilités de réalisation du projet sur le site choisi.

Actuellement, l'ÉIE a bien identifié la présence de l'hirondelle de rivage dans l'emprise de projet et chiffre l'atteinte de son habitat de reproduction à 1 hectare. Elle est décrite dans l'ÉIE comme une espèce à statut particulier et dont les impacts pendant la construction et l'exploitation sont jugés « moyen ».

Cette pondération est clairement insuffisante au regard des éléments suivants :

#### 4.1.1 LE NOMBRE D'INDIVIDUS POTENTIELLEMENT IMPACTÉS EST SOUS-ESTIMÉ

Les inventaires réalisés aux printemps 2008 et 2016 font état respectivement d'une trentaine d'individus en vol, et deux couples nicheurs.

Les inventaires initiaux sont insuffisants pour bien qualifier la taille de la colonie reproductrice. Un suivi précis avec plusieurs passages pendant la période de reproduction, si possible sur plusieurs saisons, est nécessaire afin de mieux évaluer l'impact quantitatif sur les individus.

De plus, des observations de l'habitat de reproduction en 2017 ont permis de recenser un total de 200 cavités dont au moins 80 % étaient creusés de l'année (Roy-Plante comm. pers., 2017). Les études scientifiques montrent que le taux d'occupation des nids creusés se situe entre 48 et 61 % (COSEPAC, 2013), ce qui ferait un nombre de couples de reproducteurs possibles compris entre 80 et 100. Bien qu'il s'agisse là d'une estimation approximative, la taille moyenne des colonies reproductrices au Québec est de 38 nids (Erskine, 1979), ce qui classerait potentiellement cette colonie comme l'une des plus importantes de la région.

Cependant, même si l'hirondelle de rivage se déplace naturellement en fonction des sites disponibles hors d'eau chaque année, la perte majeure d'habitats disponibles ces 30 dernières années rend inacceptable la perte d'un habitat de reproduction, encore plus un habitat de qualité et permettant le maintien d'une colonie de grande taille. Il est donc primordial de réaliser des inventaires





plus poussés lors des saisons de reproduction à venir.

#### 4.1.2 LA QUALITÉ DE L'HABITAT DE REPRODUCTION EST FORTEMENT SOUS-ESTIMÉE

Comme évoqué ci-dessus, les données de 2008 et 2017 concernant l'habitat démontre bien une qualité écologique de la berge très favorable aux hirondelles de rivage : en termes de pente, de localisation et de qualité du substrat.

Pour illustration ci-dessous, photo n° 1 tirée du rapport 2009 (CJB Environnement inc.) et photo n°2 : la colonie en septembre 2017 (Roy-Plante comm pers., 2017). On notera le grand nombre de nids présents, et l'utilisation effective du site depuis au moins 10 ans.



Photo n°1 — Portion de la colonie en 2008



Photo n°2 — Portion de la colonie en 2017

Le rapport de 2009 évoque des nids sur une longueur de 80 m de long et les observations, avec relevés GPS, faites en 2017 (Roy-Plante comm. pers., 2017) présentent une utilisation de la berge sur environ 300 m de long, voir carte n°1. L'ensemble de l'habitat sera donc détruit complètement par la construction des quais de la variante n°2 du projet, celle qui est retenue par le promoteur.

Si l'ÉIE comptabilise bien la perte de cet habitat (estimation d'un hectare), l'évaluation de cet impact pour la colonie nicheuse et réellement minimisée, voire ignorée au regard de l'utilisation effective du site (au moins 10 ans), de sa taille (maximum 300 de long et plus de 200 cavités possibles) et de sa qualité d'accueil (caractéristiques pédologiques).

Cette destruction totale va donc à l'encontre de la protection d'habitat induite par la LEP.

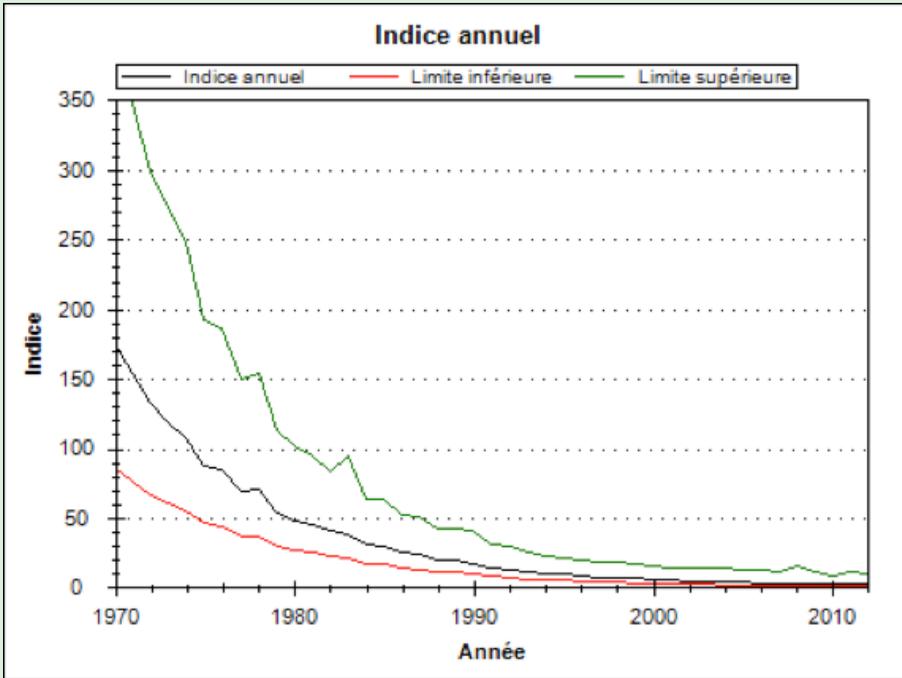


Carte n°1 — Localisation de la colonie d'hirondelles de rivage.



## LE DÉCLIN DE LA POPULATION D'HIRONDELLES DE RIVAGE

Au Canada, la population d'hirondelles de rivage a diminué de 98 % en 40 ans. Au Québec, les données du relevé des oiseaux nicheurs indiquent un déclin de 9,89 % entre 1970 et 2010 (voir figure 5.). En mai 2013, le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) a désigné l'espèce « menacée ».



Dans le cadre des travaux qui ont conduit à la production du Plan d'action pour la protection des sites de nidification de l'hirondelle de rivage dans les ZICO du Québec, Nature Québec a noté que la perte d'habitat engendrée par les mesures de lutte contre l'érosion des berges apparaissait comme étant l'une des principales causes du déclin des hirondelles de rivage au Québec. Les méthodes de stabilisation des berges dites « dures » ont eu pour effet de supprimer de façon permanente les habitats propices à l'établissement des colonies d'hirondelles de rivage. **Au cours du dernier siècle, ce sont plus de 40 % des berges, soit quelque 680 km de rives qui ont été modifiées ou artificialisées dans la portion du fleuve Saint-Laurent comprise entre Cornwall et Montmagny.**

## HIRONDELLES DE RIVAGE : LES MESURES D'ATTÉNUATION ET DE COMPENSATION SONT INSUFFISANTES

Actuellement, les mesures proposées pour la période de construction ou d'exploitation ne s'appuient pas sur une connaissance suffisante de la colonie et de son habitat et sont donc inappropriées. De plus, ces mesures ne prennent pas en compte de l'interdiction de détruire l'habitat essentiel d'une espèce menacée inscrite à l'annexe 1 de la Loi sur les Espèces en péril. Même dans les cas où cet habitat n'est pas encore défini ou n'a pas fait l'objet d'un arrêté ministériel, tout promoteur sérieux

et a fortiori une administration portuaire devrait donner l'exemple.

Une douzaine de sites de réalisation de l'agrandissement portuaire ont été évalués par l'ÉIE, ces possibilités doivent être réexaminées, puisqu'en l'état, l'établissement du quai sur la zone de reproduction des hirondelles de rivage ne devrait pas être réalisé.

Nonobstant ce qui précède, nous donnons tout de même un avis sur les mesures d'atténuation, dans l'éventualité d'un scénario de réalisation qui n'impacterait pas l'habitat de reproduction.

Les mesures d'atténuation proposées concernant le dérangement des oiseaux par le chantier (bruit, lumière) et les possibles collisions routières sont satisfaisantes.

Par contre, la mesure proposée d'effarouchement des individus pour empêcher la nidification lors des travaux contrevient à la LEP puisque l'effarouchement correspond à une nuisance et un harcèlement des individus.

#### **Des mesures d'atténuation possibles seraient :**

- Adapter les travaux du quai au calendrier de reproduction de l'hirondelle afin de maintenir le site naturel de reproduction le plus longtemps possible ;
- Dévier la circulation des engins à proximité immédiate de la colonie pendant la période de reproduction.

#### **En résumé, les demandes concernant l'hirondelle de rivage sont :**

- Réaliser des inventaires spécifiques dès le printemps 2018 et les suivants, afin de quantifier correctement la taille de la population reproductrice.
- Réaliser une étude précise sur la qualité de l'habitat actuel de reproduction de l'hirondelle de rivage ;
- Déplacer le quai dans un secteur n'occasionnant pas la destruction de l'habitat de reproduction de l'hirondelle de rivage.

## **4.2 HIRONDELLE RUSTIQUE**

Comme pour l'hirondelle de rivage, l'hirondelle rustique a été évaluée en 2011 par le COSEPAC et inscrite à la liste des espèces en péril avec un statut « menacé ». Elle bénéficie donc d'une protection totale également.

Dans le cadre de l'étude d'impact, les inventaires réalisés apparaissent insuffisants.

### **LES MESURES D'ATTENUATION ET DE COMPENSATION**

L'étude cite la présence d'un seul couple reproducteur, mais ne détaille pas si le nid où l'espèce se reproduit sera impacté par les travaux. Ce manquement ne permet pas d'évaluer l'impact sur l'espèce et de pouvoir choisir des mesures correctives appropriées.

Présentement, les mesures d'atténuation (au dérangement) semblent insuffisantes. Si l'habitat de reproduction est directement impacté, des solutions d'évitement strict doivent être proposées.

#### **En résumé, les demandes concernant l'hirondelle rustique sont :**

- Renseigner précisément les caractéristiques du site de nidification afin d'assurer le maintien du couple reproducteur présent.



### 4.3 RAINETTE FAUX-GRILLON DE L'OUEST

La Rainette faux-grillon de l'Ouest (RFGO) est inscrite depuis 2010 sur la liste des espèces en péril. Au Québec elle est classée comme vulnérable et se retrouve concernée par la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables. Depuis 2016, la RFGO bénéficie d'un décret d'urgence assurant sa protection totale sur terre domaniale ou privée au Québec. La RFGO possède également un programme de rétablissement publié dans le cadre de l'application de la LEP est publié en 2015. Cet outil gouvernemental sert de référence scientifique et stratégique pour la réhabilitation de l'espèce au Canada. Cependant, certaines préconisations ne semblent pas avoir été prises en compte par l'ÉIE.

Dans l'étude d'impact, la RFGO a fait l'objet d'une étude attentive mais insuffisante sur plusieurs points détaillés ci-après.

### METHODOLOGIE D'ECHANTILLONNAGE

Quatre années de prospection sont indiquées dans l'ÉIE avec des passages sur le terrain à partir du mois d'avril pour l'herpétofaune. La RFGO est l'amphibien le plus précoce pour sa période de reproduction du Québec, qui peut débuter dès la fonte des neiges et donc à partir de la fin mars dès une température minimale de 5° Celsius (Bouthillier et al., 2015). La période de reproduction ne dure que 3 semaines lorsque celle-ci a débuté, le ministère engage donc quiconque réalise des inventaires sur cette espèce à réaliser des passages en amont de la fonte des neiges afin de démarrer les inventaires au tout début de la reproduction (Bouthillier et al., 2015).

Or, les campagnes d'écoute réalisées pour la présente étude n'ont démarré qu'à la mi-avril pour s'étendre jusqu'à la fin mai, ce qui suppose qu'une partie des effectifs a pu être manquée. Cette espèce utilise les milieux temporaires pour sa reproduction, il est donc fort probable que les effectifs de mâles chanteurs présents ont pu être sous-estimés par l'étude.

### IMPACT DANS L'HABITAT ESSENTIEL DE L'ESPECE

Le plan de rétablissement de la RFGO détaille les habitats essentiels de l'espèce. L'habitat essentiel qui nous concerne a été estimé, en tenant compte des habitats de reproduction, des zones d'hivernage, des capacités de dispersion de l'espèce et des zones tampons nécessaire au maintien de la population locale. Cette évaluation donne un habitat essentiel de 101 hectares localisé dans le carré UTM 18XR37.

Présentement, l'ÉIE ne tient compte que de l'impact du projet sur les zones de reproduction et juge « faible » les impacts résiduels indirects.

Tout d'abord, les impacts ne peuvent être mesurés seulement sur les milieux de reproduction, même si le projet tente de ne pas impacter de façon « surfacique » sur les zones de reproduction, les milieux alentours sont classés par le plan de rétablissement comme habitats essentiels et sont donc intégralement protégés à ce titre.

Ensuite, si l'impact direct ne se fait pas sur les milieux de reproduction plusieurs impacts indirects vont atteindre les populations de façon forte et ne peuvent pas être jugés comme faible par l'ÉIE :

-L'augmentation du trafic routier et ferroviaire directement lié à l'agrandissement du port par ses bruits, ses vibrations, les potentialités de pollutions chimiques et d'hydrocarbures constitue une menace forte pour cette population.

-Le déplacement prévu des fossés et notamment le fossé noir (même si proposé hors période de reproduction) impacterait de façon certaine l'hygrométrie des milieux humides environnants à long terme. Cette perte de qualité hydrique sera très dommageable pour les habitats de reproduction la

RFGO qui se reproduit dans des milieux temporaires extrêmement fragiles.

**En résumé, les demandes concernant la rainette faux-grillon de l'ouest sont :**

- La prise en compte dans le projet, de la surface définie comme habitat essentiel par le gouvernement du Canada ;
- Envisager le cas échéant, de déplacer le projet à l'un des 11 autres secteurs possibles n'impactant pas la RFGO.

## CONCLUSION

Le projet d'agrandissement du terminal portuaire du Port de Montréal représente un chantier titanesque, en plein cœur de milieux naturels exceptionnels et d'habitats aquatiques de grande qualité. Le projet présenté ne serait que la phase 1 d'un projet d'ensemble comporterait toute une série d'impacts négatifs sur le milieu naturel. À ce titre, il devrait faire l'objet d'une évaluation beaucoup plus large que celle qui est actuellement en cours sous l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE).

Néanmoins, en participant à ce processus, Nature Québec a déjà remarqué plusieurs lacunes qui entachent l'étude d'impact environnemental déposée par l'Administration portuaire de Montréal et qui ont été exposées dans le présent mémoire.

Ces lacunes, ces manquements, ces contradictions, ces erreurs sont multiples et soulèvent des questions importantes quant à la justification économique du projet, son impact sur les milieux naturels et les espèces en péril.

De surcroît, Nature Québec se questionne sur la valeur économique d'un projet qui ne prend aucunement en considération les coûts écologiques associés à la disparition définitive de 11,7 hectares de milieux humides, d'herbiers aquatiques et d'habitats du poisson sur le site de construction du premier quai. Sans compter les 16,3 ha liées aux travaux de dragage qui transformeraient le milieu littoral peu profond soumis à de faibles vitesses de courant, partiellement colonisé par la végétation aquatique, en chenal profond (11 m), soumis à des vitesses de courant modérées. Et les pertes d'habitats aquatiques totalisant environ 3,6 km liées au remblayage partiel des trois tributaires présents dans la zone de développement.

Au cours du dernier siècle, ce sont plus de 40 % des berges, soit quelque 680 km de rives qui ont été modifiées ou artificialisées dans la portion du fleuve Saint-Laurent comprise entre Cornwall et Montmagny.

La stratégie maritime du Québec, pas plus que les plans de développement des administrations portuaires (qui semblent se cannibaliser entre elles) ne tiennent compte des impacts cumulatifs de leur développement sur le fonctionnement des écosystèmes fluviaux et sur sa riche biodiversité.

Pis encore, la folie des grandeurs des administrations portuaires risquent de conditionner une dynamique où le Port de Montréal voudra, dans les phases ultérieures de son projet, accueillir des navires de plus en plus grands. On pourrait ainsi justifier le surcreusement du chenal entre Québec et Montréal au risque de littéralement voir disparaître le lac Saint-Pierre, le plus grand milieu humide du système Saint-Laurent/Grands Lacs (dans sa partie canadienne).

Les Ports de Québec et de Montréal entendent faire du dragage de capitalisation et retirer ensemble plus deux millions de tonnes métriques de sédiments du fleuve en faisant disparaître ou en altérant définitivement des dizaines d'hectares de milieux fluviaux. Quand cela va-t-il arrêter?

Au vu de ces faits, Nature Québec pense qu'il est de la responsabilité de l'ACEE de faire preuve d'une grande rigueur et d'exiger du Port de Montréal toute information nécessaire à l'évaluation de son projet, de même toute information identifiée comme pertinente par Nature Québec dans ce



mémoire et par les autres intervenants qui participent au présent processus d'évaluation.

**Nature Québec demande également à l'ACEE, dans son futur rapport, de prendre en compte et de retenir dans l'état actuel du projet un scénario de non-réalisation et la recommandation de développer un projet d'optimisation des infrastructures actuelles du Port de Montréal ou le développement d'une variante hors du site de Contrecoeur, en lieu et place du présent projet d'agrandissement du terminal de Contrecoeur.**

## RECOMMANDATIONS

1. Étant donné les fortes préoccupations du public, l'importance des impacts naturels et humains du projet et la nécessité d'éviter des litiges juridiques interminables sur des éléments de nature constitutionnelle, Nature Québec demande à l'ACEE de recommander au ministre d'appliquer l'Entente Canada-Québec en matière d'évaluation environnementale signée en 2010 et de reprendre l'évaluation du projet d'agrandissement du terminal de Contrecoeur.

2. Nature Québec demande à l'ACEE de s'assurer que le Port de Québec fournisse publiquement toute information jugée pertinente ou toute étude supplémentaire pour combler les lacunes de l'actuelle ÉIE pour le projet, d'agrandissement du terminal de Contrecoeur avant même la rédaction de tout projet de rapport.

3. En résumé, les demandes concernant l'hirondelle de rivage sont :

-Réaliser des inventaires spécifiques dès le printemps 2018 et les suivants, afin de quantifier correctement la taille de la population reproductrice;

-Réaliser une étude précise sur la qualité de l'habitat actuel de reproduction de l'hirondelle de rivage;

-Déplacer le quai dans un secteur n'occasionnant pas la destruction de l'habitat de reproduction de l'hirondelle de rivage.

4. En résumé, les demandes concernant l'hirondelle rustique sont :

-Renseigner précisément les caractéristiques du site de nidification afin d'assurer le maintien du couple reproducteur présent.

En résumé, les demandes concernant la rainette faux-grillon de l'ouest sont :

5. En résumé, les demandes concernant la rainette faux-grillon de l'ouest sont :

La prise en compte dans le projet, de la surface définie comme habitat essentiel par le gouvernement du Canada;

Envisager le cas échéant, de déplacer le projet à l'un des 11 autres secteurs possibles n'impactant pas la RFGO.

## RECOMMANDATION PRINCIPALE :

**Compte tenu des projections de croissance du promoteur n'ayant aucune commune mesure avec le niveau d'activités des 10 dernières années, des impacts irréversibles et cumulatifs sur l'habitat d'espèces en péril et sur les milieux fluviaux, Nature Québec recommande le rejet du projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur.**

