



CRE MONTRÉGIE

Consultation publique

Projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur

Questions présentées à
Agence canadienne d'évaluation environnementale
suite au rapport préliminaire d'évaluation
environnementale
par le
Conseil régional de l'environnement de la Montérégie

18 DECEMBRE 2020

Le CRE de la Montérégie

Le Conseil régional de l'environnement de la Montérégie (CRE Montérégie) est un organisme sans but lucratif né de l'initiative du milieu, en 1989. La mission du CRE Montérégie est de soutenir et implanter le développement durable et de favoriser la protection de l'environnement en Montérégie.

Expert dans le domaine de l'environnement et du développement durable, le CRE Montérégie intervient dans des domaines d'action variés tels que les changements climatiques, l'énergie, la biodiversité, l'aménagement du territoire, les matières résiduelles, l'eau ou les sols. Au fil des années, le CRE Montérégie a acquis une expérience reconnue en consultation, en concertation et en élaboration de plans de développement durable.

Le CRE Montérégie fait partie d'une entité plus vaste qui regroupe l'ensemble des CRE, soit le Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ).

Mission

Soutenir le développement durable et favoriser la protection de l'environnement en Montérégie.

Vision

Contribuer au développement harmonieux de la Montérégie

Commentaires du CRE Montérégie

Contexte

L'Administration portuaire de Montréal (APM) propose l'aménagement d'un terminal portuaire à conteneurs d'une capacité annuelle maximale de 1,15 million de conteneurs sur sa propriété à Contrecœur. 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, d'un viaduc sur la route 132 et de bassin de sédimentation.

Le processus consultatif

Le développement d'un terminal portuaire à conteneurs à Contrecœur aura un impact important sur l'environnement immédiat du site d'implantation, mais aussi sur le territoire environnant. Consciente de ces enjeux, l'APM a consulté, au cours des dernières années, de nombreux acteurs locaux, afin de recueillir leurs préoccupations et d'échanger sur des solutions.

Le CRE Montérégie salue cette démarche et encourage l'APM à mettre en place une table permanente de concertation où des acteurs locaux de tous les milieux pourront contribuer au développement responsable et durable du terminal portuaire de Contrecœur.

Les enjeux du projet

La perte de milieux naturels

Nous sommes actuellement en déficit de milieux naturels protégés. L'objectif du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) est de protéger 17 % du territoire du Grand Montréal¹. Actuellement, seuls 9,6 % du territoire sont protégés (dont 78 % en milieu aquatique)². Rappelons aussi que l'objectif de Nagoya, ratifié par le gouvernement du Québec en 2010, est de porter les aires protégées à 10 % en milieu aquatique et à 17 % en milieu terrestre d'ici 2020. Tout empiètement dans ces milieux compromet ainsi l'atteinte de ces objectifs.

Or, le projet tel que présenté prévoit la destruction et la transformation de plusieurs milieux naturels riches en biodiversité ainsi que la perte de surfaces agricoles. Au total, il s'agit d'une perte d'environ 24,6 ha d'habitats du poisson, 6,7 ha de milieu forestier, 20,9 ha de milieux humides, 19,6 ha de friches et 47,8 ha de terres utilisées à des fins agricoles. À ceci s'ajoutent la modification de nombreux habitats, la perte de connectivité et les effets cumulatifs des activités de construction et d'exploitation. Le projet tel que présenté ne permet cependant pas d'évaluer adéquatement ni les pertes, ni les gains environnementaux réels.

Plus particulièrement, la perte de milieux humides est un enjeu important dans le contexte régional. En effet, la MRC Marguerite d'Youville ne compte que 5,6% de milieux humides sur son territoire. Bien que le promoteur propose de compenser les habitats perdus, le lieu et les détails du projet de compensation sont encore inconnus. Cette situation laisse des incertitudes importantes sur la quantité et qualité des fonctions écologiques restaurées ainsi que sur leur répartition territoriale. En effet, la région ayant atteint un seuil critique de dégradation et pertes de milieux humides, il est essentiel que tout projet de compensation permette d'assurer le maintien des fonctions écologiques à même le bassin versant ciblé par la perte.

Question

Comment est-il possible de garantir que la compensation permettra de créer et restaurer les fonctions écologiques perdues et ce à l'intérieur du bassin versant affecté par le projet d'agrandissement du port de Montréal à Contrecoeur ?

¹ Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal, 2012

Chevalier cuivré

Le chevalier cuivré est la seule espèce de poisson endémique au Québec et son aire de répartition se limite à la grande région de Montréal. Cette espèce désignée en voie de disparition est protégée en vertu de la Loi sur les espèces en péril du Canada depuis 2007. Ainsi, en vertu de cette Loi, Pêches et Océans Canada a l'obligation de protéger l'habitat essentiel de cette espèce aquatique en voie de disparition. Or, la première phase du projet d'agrandissement de l'APM à Contrecoeur entraînerait des pertes de 0,9 hectare d'habitats essentiels. En plus de ces pertes nettes d'habitats, cette première phase pourrait aussi engendrer des impacts non négligeables sur près de 4 hectares d'habitats essentiels situés en aval de ce terminal. En effet, les herbiers d'alimentation pour le chevalier cuivré situés en aval seront affectés par les installations portuaires qui modifieront l'hydrologie et les processus sédimentaires du secteur.

Or, la perte ou l'altération de ces habitats d'alimentation sont une atteinte directe au potentiel de rétablissement de cette espèce en voie de disparition. En effet, le plan de rétablissement du chevalier cuivré cible plusieurs facteurs biologiques qui rendent cette espèce très vulnérable dont son régime alimentaire très spécifique et son aire de répartition limitée². Ainsi, tout changement dans son habitat ou toute réduction de la disponibilité des ressources alimentaires liés à une sédimentation accrue auront des impacts directs sur le potentiel de rétablissement de l'espèce ayant le plus haut statut de protection au Canada.

Question

Comment expliquer que certains habitats essentiels d'espèces protégées en vertu de la Loi sur les espèces en péril soient protégés dans leur intégralité et que dans le cas présent une compensation soit envisagée ? Dans un souci d'équité, de précaution et d'exemplarité de l'État en matière de protection des espèces menacées ou vulnérables, il nous apparaît primordial d'éviter tout empiètement et modification de l'habitat essentiel du chevalier cuivré.

De plus, bien que le promoteur s'engage à aménager 1,8 hectare d'herbiers pour compenser les pertes occasionnées par le projet, les retombées réelles de cette compensation pour le chevalier cuivré demeurent incertaines. En effet, le projet de compensation serait mis en œuvre après le début des travaux de construction laissant une incertitude importante sur la qualité des fonctions écologiques restaurées et son utilisation réelle par le chevalier cuivré. De plus, dans ce contexte une perte nette en terme de superficie et de qualité de l'habitat essentiel du chevalier cuivré pourrait se faire sentir sur plusieurs années.

² Plan de rétablissement du chevalier cuivré (*Moxostoma hubbsi*) au Québec – 2012-17, juin 2012.

Question

Comment expliquer que de l'Agence conclue que le projet n'est pas susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs sur le chevalier cuivré, étant donné l'absence d'analyse scientifique permettant d'assurer qu'il n'y aurait aucune perte nette d'habitats essentiels du chevalier cuivré et cela tant en phase de construction qu'en phase d'exploitation ?

Carboneutralité

La conception du terminal à conteneurs à Contrecoeur favorisera le transport de marchandises par voie ferroviaire et maritime et évitera ainsi l'utilisation de modes de transport moins performant sur le plan des émissions de GES. En effet, le transport par voie maritime et par train constitue des avenues intéressantes quant au taux d'émission de GES.

Cependant, il n'en demeure pas moins que le projet occasionnera des émissions de GES et qu'aucune analyse globale de ces émissions n'a été présentée dans l'évaluation environnementale. Bien que l'évaluation environnementale de la phase 1 du projet indique que les axes routiers sont en mesure d'absorber la hausse prévue de l'achalandage occasionné par le transport par camionnage, il demeure des questionnements quant aux effets cumulatifs de l'ensemble des déplacements associés par ce terminal portuaire. Que ce soit par le déplacement des employés, par l'augmentation du transport ferroviaire ou par l'effet attractif du port, les pressions sur les axes routiers seront non négligeable.

En vertu de l'Accord de Paris, le Canada s'est engagé à réduire ses émissions de GES de 30 % sous les niveaux de 2005 d'ici 2030, ce qui représente une réduction de 511 mégatonnes (Mt) de CO₂. De plus, le dépôt du projet de Loi canadienne sur la responsabilité en matière de carboneutralité à la Chambre des communes traduit l'engagement du gouvernement d'atteindre la carboneutralité au Canada d'ici 2050. Le gouvernement fédéral a donc des ambitions importantes en termes de réduction des émissions de GES au Canada. Comme le gouvernement fédéral le mentionne lui-même : « Le gouvernement du Canada ne peut pas, à lui seul, atteindre la carboneutralité. La réalisation de cet objectif nécessitera l'appui et la mobilisation de toute la société, notamment des provinces, des territoires, des peuples autochtones, des jeunes et des entreprises ». Il appartient donc à chaque élément composant notre société de faire sa part en termes de réduction des émissions de GES afin d'atteindre l'objectif de carboneutralité du Canada d'ici 2050.

Question

Pourquoi le projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecœur n'est pas carboneutre ?

En effet, dans un souci d'exemplarité de l'État en matière de lutte contre les changements climatiques, il nous apparaît primordial que le projet soit carboneutre autant en phase de construction qu'en phase d'exploitation. De plus, la carboneutralité du projet devrait inclure tous les déplacements associés à ce projet.

Hausse du trafic routier

Comme mentionnée précédemment, la hausse du camionnage dans le secteur aura des impacts sur l'environnement, la santé et la qualité de vie des citoyens. Pour la seule phase 1 du projet, l'APM prévoit l'entrée et le chargement de 1200 camions par jour. Ce sont autant de camions qui s'ajouteront au trafic actuel sur le réseau routier local, augmentant ainsi la pression sur les infrastructures routières et l'usure prématurée de ces dernières.

Outre les émissions de GES abordées précédemment, cette hausse du camionnage sera également synonyme d'une hausse des émissions de particules fines dans l'air et une dégradation de la qualité de l'air à Contrecœur et des environs. Ces particules fines sont l'une des composantes du smog. Comme le mentionne l'Institut national de la santé publique du Québec (INSPQ)³, « le smog peut se former à toute période de l'année. L'été, il est en grande partie constitué d'ozone et de particules fines en suspension dans l'air issus de la pollution régionale. L'hiver, il est surtout constitué de particules fines provenant de sources locales ». Le smog a des impacts sur la santé humaine. De nombreuses études scientifiques ont documenté les impacts du smog et des particules fines pour des expositions de courte durée (difficultés respiratoires, irritation des voies respiratoires, augmentations de visites à l'urgence et d'hospitalisations pour problèmes respiratoires, augmentation de la mortalité, etc.) et des expositions prolongées (effets néfastes sur le développement des poumons des enfants, développement de l'asthme et de problèmes respiratoires, mortalité importante chez les personnes souffrant de maladies cardio-pulmonaires, etc.)

L'ajout de 1200 camions par jour sur le réseau routier local est une source potentielle de croissance des risques d'accidents et de déversements de matières dangereuses et/ou polluantes.

Questions

Étant donné la croissance du camionnage prévu dans le cadre du projet, a-t-on évalué l'impact sur les infrastructures locales et, plus particulièrement, leur usure prématurée ?

³ <http://www.monclimatmasante.qc.ca/smog-et-particules.aspx>

L'entretien des infrastructures routières étant de responsabilité municipale et provinciale, est-il prévu un mécanisme de compensation financière ? A-t-on pris en compte, dans l'évaluation environnementale, les impacts environnementaux générés par une hausse de la fréquence des travaux d'entretien et de réparation des infrastructures routières ?

Dans un contexte de changements climatiques pour lequel on projette une hausse des températures et des canicules, a-t-on évalué l'impact des particules fines et autres polluants atmosphériques associés au projet sur la qualité de l'air, les épisodes de smog et la santé publique (dégradation des conditions de santé, coûts pour le système de santé, pression sur les infrastructures de santé publique, hausse de la mortalité, etc.)

A-t-on évalué l'impact sur projet sur la sécurité routière locale ?