

Montréal, le 9 mars 2018

Monsieur Alain Bourgeois
Gestionnaire de projet
Agence canadienne d'évaluation environnementale
901-1550, avenue d'Estimauville
Québec (Québec) G1J 0C1

CEAA.ContrecoeurPortProject-ProjetPortContrecoeur.ACEE@acee-ceaa.gc.ca

Objet : Projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur

Monsieur Bourgeois,

Dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur, la Fondation Rivières soumet à l'ACÉE ces questionnements et commentaires :

Sites alternatifs

À la lecture du rapport principal de l'étude d'impact environnemental (volume 1), nous jugeons que l'analyse des sites alternatifs pour la mise en place d'un terminal à conteneurs ne contient pas d'information valable montrant qu'un terminal à Contrecoeur soit la seule option réalisable. Quelle serait la 2^e option si le site actuel est refusé ?

Nous demandons à ce que les éléments suivants soient étudiés et que les documents connexes soient rendus accessibles au public :

- Les études complètes des sites alternatifs considérés pour la réalisation du projet d'agrandissement (APM, 2015b; voir P. 2-23 du volume 1). Ces études qui visent notamment les secteurs de Varennes et de Sorel-Tracy devraient comprendre des photos de localisation, une estimation des coûts et une évaluation des impacts adéquate, beaucoup plus complète qu'une simple évaluation des volumes de dragage et l'énumération d'infrastructures à déplacer. Nous osons croire qu'un travail complet a été fait et demandons la divulgation des informations;
- Les études ayant mené à l'acquisition de terrains à Contrecoeur (Groupe Dessau, 1982; Lavalin, 1985; voir P. 2-19 du volume 1). Nous demandons une mise à jour desdites études relatives à tout site sur l'île de Montréal, notamment dans les secteurs identifiés « Longue-Pointe » et « Pointe-aux-Trembles ». Cette mise à jour devrait considérer les terrains industriels disponibles, par exemple ceux de l'ex-raffinerie Shell, ou de tout site pouvant être acquis et/ou conjugué avec d'autres usages, tel le Terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire actuellement à l'étude au BAPE.

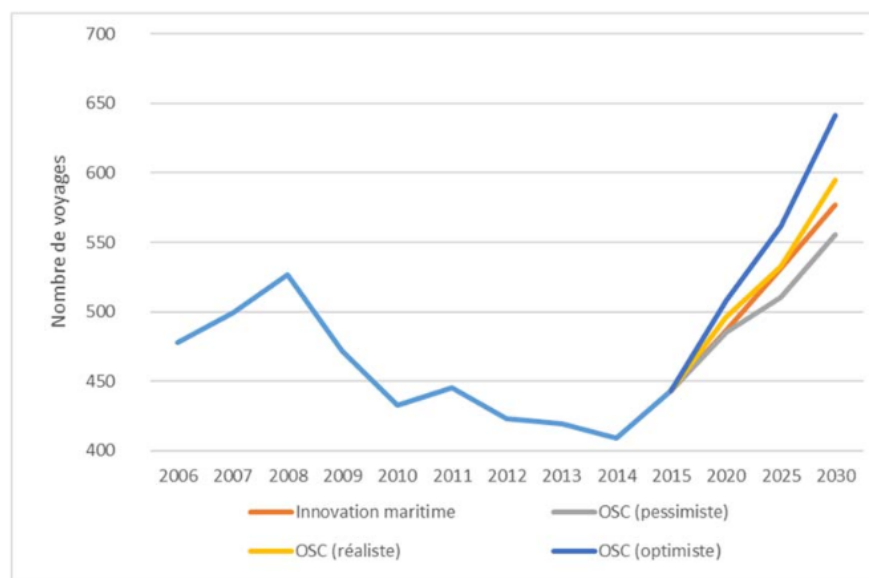
- Une démonstration que les installations portuaires actuelles sont pleinement utilisées et que les activités de manutention sont optimisées. Une expertise indépendante devrait être produite.

En somme, les options étudiées à l’époque auraient dû être déposées et, pour certaines options, mises à jour à la lumière de la fermeture de certaines industries et de l’évolution du contexte environnemental.

Justification du projet – scénarios de croissance

Le projet repose sur une prévision de croissance de 3,9 % par année alors que l’augmentation moyenne ne fut que de 1,2 % par année entre 2006 et 2015 (tableau 6, page 44). Le volume transporté en 2015 était même inférieur à celui de 2008, une année record, comme l’illustre la Figure 1.

Figure 22
Croissance du trafic de porte-conteneurs sur la base des différents scénarios de projection



Références : OSC, Innovation maritime.

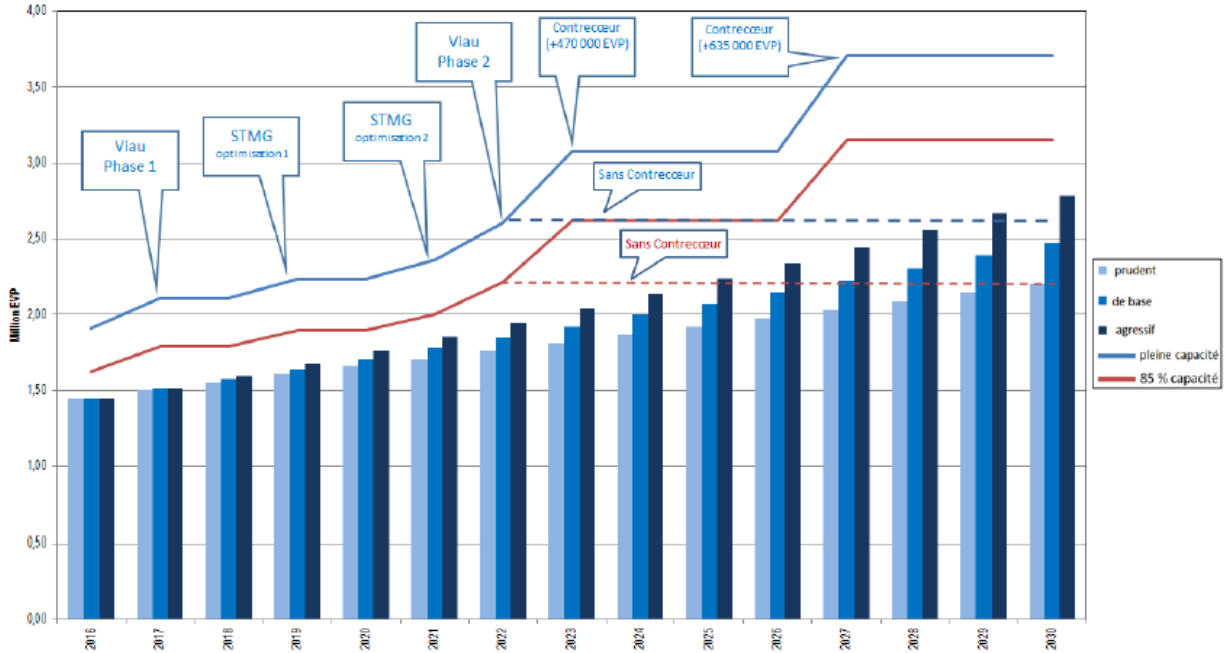
Figure 1 Tiré du volume 3, tome 3, p. 755/1100

De plus, le Port vient de compléter la phase 1 de travaux d’augmentation de capacité de 500 000 d’EVP au quai Viau, et 3 autres séries d’interventions ajouteront 500 000 d’EVP d’ici 2022, portant alors la capacité du Port à 2,5 M d’EVP.

La croissance retenue apparaît artificiellement gonflée. Un quatrième scénario utilisant le taux observé de 1,2 % depuis 10 ans devrait être présenté pour présenter une information plus complète. La capacité serait alors suffisante jusqu’en 2030.

La Figure 2 montre aussi que le projet Contrecoeur n'est pas requis avant 2030, dans 12 ans, même si l'hypothétique croissance annuelle de 3,9 % se confirmait :

Figure 2.7 Besoins en capacité portuaire et prévisions de trafics jusqu'à 2030



Source : Modifié à partir de OSC, 2017

Figure 2 Tiré du volume 1, p. 67/889

L'APM indique que la démarche de construction est essentiellement préventive. Il importe cependant de ne pas gonfler les prévisions et aussi de tenir compte de plusieurs facteurs mondiaux appréhendés, telles les récessions. La Figure 3 (page suivante) présente l'historique du trafic conteneurisé de 1968 à 2016.

Calcul du taux de croissance annuel moyen du trafic conteneurisé entre 1968 et 2016 :

$$((f/i)^{(1/n)} - 1) * 100 \text{ où}$$

f = valeur finale (1.45 M EVP en 2016)

i = valeur initiale (0.0 M EVP en 1968)

n = nombre d'années (48 ans, 2016-1968)

$$((1.45)^{(1/48)} - 1) * 100 = 0.777 \%$$

En résumé, la croissance historique fut de 0,8 %, celle des 10 dernières années de 1,2 % et celle retenue à l'étude d'impacts de 3,9 % pour les 12 prochaines années.

D'autre part, plusieurs projets d'agrandissement de ports, d'une valeur de 9 G\$, sont en cours de réalisation sur la Côte Est américaine. L'impact de cette offre accrue mérite d'être documenté.

Le résumé de l'étude d'impact ne mentionne pas le taux annuel retenu de 3,9 % et ne présente pas la carte montrant les trois phases du projet. Nous demandons à ce que ces informations soient clairement présentées au résumé et dans les prochaines communications.

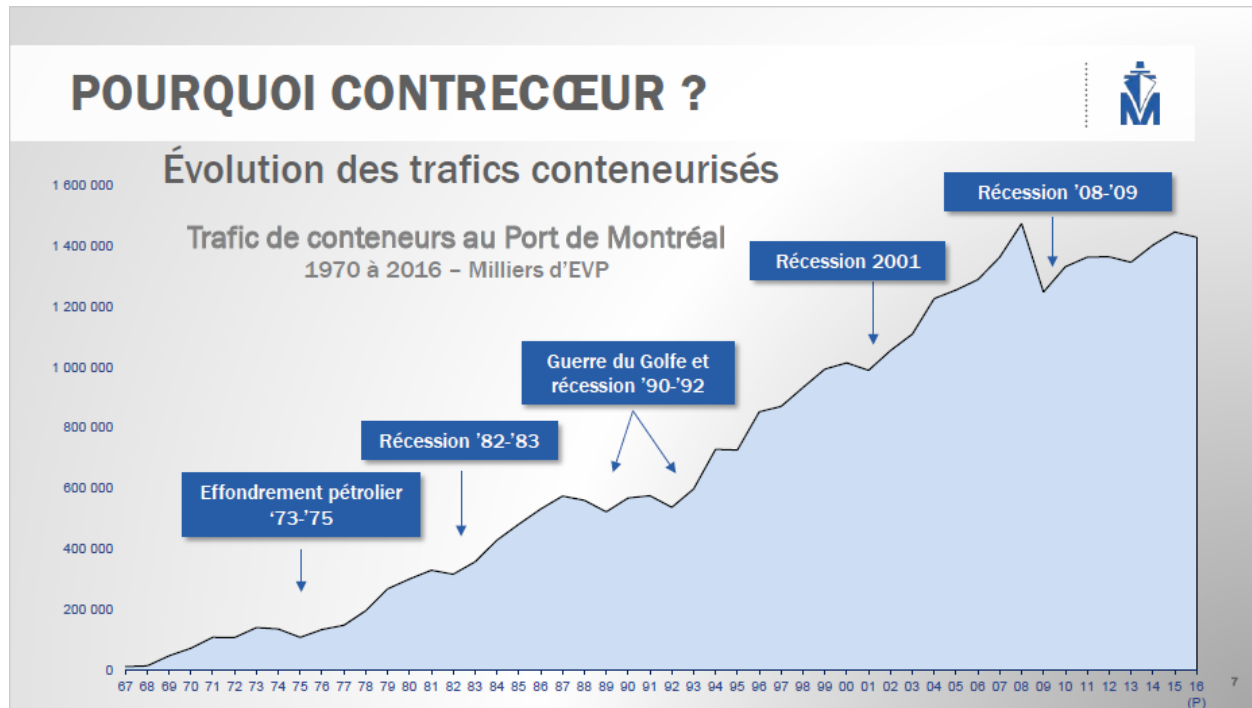


Figure 3 Tiré du volume 2, p. 323/713

Effets environnementaux

À l'exclusion des enjeux liés aux espèces en péril, les éléments suivants manquent à l'étude d'impacts:

- Les superficies inondables de récurrence 0-20 ans et 0-100 ans ne sont pas indiquées pour aucune des trois phases. Le projet devrait respecter la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables du gouvernement du Québec. La carte montrant ces zones n'apparaît pas dans les documents déposés. L'APM devrait respecter la réglementation en vigueur et un engagement en ce sens est requis. Ces cartes devraient être à une échelle adéquate et les superficies supplémentaires touchées quantifiées;
- L'APM devrait indiquer le résultat des consultations requises auprès de la Direction régionale du MDDELCC, tel que le prévoit ladite Politique afin de s'assurer que la réglementation soit respectée;

- Toutes les mesures de compensation qui seraient exigées en vertu de la nouvelle *Loi concernant la conservation des milieux humides et hydriques* devraient être décrites et quantifiées, y incluant les engagements financiers le cas échéant;
- Le projet devrait être traité globalement en intégrant immédiatement les phases 1 à 3 puisqu'il s'agit d'un dossier global. Les plans ne montrent que la phase 1 actuellement;
- Le projet fait référence à la création d'un Pôle logistique de transport à Contrecoeur. Or ce Pôle logistique est situé essentiellement en zone agricole et en milieu naturel, alors que des sites industriels existent à proximité. Ces projets devraient être évalués globalement afin de minimiser les impacts;
- Le transport fluvial peut permettre une réduction importante des émissions de gaz à effet de serre si les sites de manutention sont stratégiquement situés. Or, le projet ne décrit aucunement la répartition des parcours origine-destination du camionnage (1 200 déplacements par jour), ni des convois de trains. Les impacts routiers et les besoins supplémentaires en infrastructures routières devraient être décrits et quantifiés selon les destinations : vers Montréal, au Québec, aux États-Unis et vers d'autres provinces. Ces impacts devraient être décrits pour toutes les options;
- Il a été déclaré par la mairesse de la ville de Contrecoeur que l'autoroute 30 serait congestionnée et qu'un élargissement serait requis. Le coût de tels travaux ou de tout autre doit être inclus à l'étude, le cas échéant.
- Le problème d'érosion des sols causé par le batillage serait accru d'environ 4 % avec la phase 1 seulement. L'étude devrait se pencher sur une réduction accrue de la vitesse des navires afin de compenser l'érosion supplémentaire.
- Les travaux de phase 1 prévoient notamment le dragage de 1,1 M de mètres cubes dans le fleuve, ce qui représente quelque 100 000 camions. Quelque 310 000 mètres cubes de remblais, en bonne partie dans le fleuve, sont aussi prévus (31 000 camions). Ces travaux détruiraient de précieux herbiers fréquentés par le Chevalier cuivré. Quels auraient été les impacts environnementaux pour les autres sites considérés ?

Effets sur le paysage, les activités nautiques et le tourisme

L'impact sur la navigation de plaisance (canot, kayak, croisières) n'a pas été adéquatement documenté. Le projet occuperait environ 2,5 kilomètres de rives naturelles, un attrait indéniable pour les amateurs d'activités nautiques, une activité en pleine croissance soutenue par le gouvernement du Québec avec la mise en place du Sentier maritime, un concept issu de la Politique nationale de l'eau en 2002.

Le projet de terminal bloquerait le parcours des navigateurs sur la Route bleue entre Verchères et Contrecoeur. Ceux-ci devraient traverser à deux reprises la Voie maritime pour longer l'île Bouchard. Nous joignons les informations relatives à cette route.

D'autre part, les impacts paysagers, de jour comme de nuit, sont très peu traités. Des avis indépendants sur la valeur des paysages fluviaux devraient être produits, de même qu'une évaluation de la perte de valeur des résidences touchées par le projet.

L'étude doit traiter de l'impact négatif pour les croisiéristes alors que plusieurs municipalités et entreprises tentent d'attirer cette clientèle. Le fleuve perdrait de son charme auprès des croisiéristes qui seraient confrontés, de près, à la vue de grues de 30 mètres de hauteur, l'équivalent d'édifices de 10 étages. Et des amoncellements de conteneurs, par milliers, le tout accompagné d'un bruit estimé à 70 décibels.

Or aucune analyse n'est présentée, ni aucun sondage scientifique sur la valeur paysagère du secteur touché. L'étude d'impacts devrait présenter des données sur le marché des croisières et le nautisme et un avis indépendant sur l'impact du projet.

Une pollution lumineuse sera émise par l'éclairage intensif du site avec des lampadaires eux aussi de 30 mètres de hauteur - 10 étages. Cette immense bulle blanche à éclairage DEL sera visible à des kilomètres. Ce n'est pas ce que recherche la population. L'étude de SNC-Lavalin mentionne que le système choisi n'émettrait pas de luminosité à l'extérieur du site. Est-ce à dire que l'on ne verra pas le site la nuit ? Assurément pas, et cela devrait être documenté.

À Montréal, l'éclairage des installations du secteur Viau se démarque nettement dans la noirceur relative de la nuit, même à des kilomètres de distance. Cette luminosité, transposée dans la noirceur des nuits en région rurale, détruira le cachet du secteur, malgré les autres installations industrielles existantes en aval du site. Les résidents de Verchères seront les principaux impactés.

En conclusion, pour la Fondation Rivières, le projet apparaît injustifié, avec des besoins supérieurs aux conditions historiques, des études d'alternatives essentiellement absentes de l'étude d'impacts, des conséquences ignorées à plusieurs égards et une atteinte incommensurable à un milieu naturel exceptionnel.

Pour ces raisons, la Fondation Rivières demande aux autorités du Port de Montréal d'identifier dès maintenant, dans l'étude d'impact, une solution de second choix. Cette autre solution pourra être mise en place d'ici 2030 ou ultérieurement, le temps que les travaux d'augmentation de capacité déjà prévus aient été exécutés et que les besoins se soient concrétisés.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de nos meilleurs sentiments.



Gabriel Cliche, B. Sc.A.
Chargé de projets
514 272-2666, poste 23
campagnes@fondationrivieres.org



Alain Saladzius, ing.
Président
514 924-2013
presidence@fondationrivieres.org

p.j. Sentier maritime - Route bleue du Grand-Montréal, édition 2014 (extrait Contrecœur), 7 pages.