

A force d'étudier l'arbre on en oublie la forêt.

Alors que toute la forêt est menacée et que l'on entend le bruit des bulldozers. Le mandat de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada consiste à étudier un espace très restreint de 10 km par 16 km. Le Gouvernement fédéral a sciemment détourné les yeux du réel problème. Tout comme le gouvernement brésilien qui octroie aux compagnies forestières le droit de détruire la forêt amazonienne pour leur seul profit, nos différents paliers de gouvernement fédéral, provincial ou municipal s'entendent pour baisser les yeux sur la destruction de notre environnement fluvial répondant aux dictats de la pensée économique qui nous amène directement à la crise climatique.

L'accueil de 1,15 million de conteneurs pour la phase 1 seulement (possibilité de 3,5 à terme) permis seulement par la construction du terminal portuaire.

Nous devrions calculer la quantité phénoménale de GES produits par la fabrication, le transport outre-mer, fluvial et terrestre des marchandises entassées dans 1,15 million de conteneurs facilitée par la construction du terminal portuaire de Contrecoeur, pour prendre la mesure réelle de la portée de cette décision.

C'est probablement ce constat qui explique la grande frustration ressentie par les citoyens ordinaires qui ont participé aux 2 séances d'information du 2 et 3 déc. passé.

Lorsque qu'un citoyen a questionné la méthode d'évaluation des couches de sédiments en nous décrivant avec preuves scientifiques et avis de toxicologues éminents la composition des 5 premiers centimètres de fond marin. L'Agence nous a répondu avec un descriptif très élaboré sur la composition des sédiments de la Mer de Champlain...

Le fer de lance de l'agence pour nous faire accepter ce projet est sans contredit le chapitre des mesures d'atténuation. Qui sont en grande partie proposées par le promoteur et mis en place par ce dernier sous l'œil bienveillant de ladite agence. La capacité des navires au port de se brancher électrique pour enfin arrêter les moteurs en est une. Questions citoyennes : actuellement le promoteur propose le même équipement au navire qui visite ses installations à Montréal. Quel pourcentage de ces navires profitent de ce service. Le groupe de 42 experts n'a pu répondre et il a avoué sa totale méconnaissance de

l'effort fait par l'organisation maritime Internationale (l'institution des Nations Unis chargée de rendre les transports maritimes plus sûrs et plus propres.) pour améliorer le transport maritime de marchandises. L'agence n'a jamais mesurer l'importance que le promoteur accorde à l'esprit de la loi sur l'environnement.

.

L'impression qui se dégage de ces 2 soirées d'information c'est que le rôle de l'agence était de travailler à rendre ce projet acceptable aux yeux du public et proposant des mesures d'atténuation parfois douteuses et qu'aucun citoyen ne pourra vérifier.

Plus de 80% des marchandises mondiales vont d'un point à l'autre en voguant sur les flots et produisent 3 % des émissions mondiales de GES avec le taux de croissance actuel de cette industrie atteindra 17 % en 2050. Il nous semble tout à fait immoral de ne pas considérer l'ensemble des problèmes que représente la venue à Contrecoeur de 1,15 millions de conteneurs avec un désir avouer du promoteur de recevoir jus qu'à 3,5 millions de ces boîtes de métal remplies de marchandises dont la fabrication représente des milliards de GES. On ne peut décrire cet exercice de démocratie mais de purement mercantile.

Nous avons malgré tout accompli notre devoir citoyen, aux politiciens de faire le leur soit de protéger l'ensemble des Québécois et Québécoise et d'élever le débat au-dessus des avantages accordés à une minorité, pour considérer le bien commun.