

COMMENTAIRES

Projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur

Agence canadienne d'évaluation environnementale

901-1550, avenue d'Estimauville

Québec (Québec) G1J 0C1

(Numéro de référence **80116**)

De

Lise Houle

Citoyenne de Verchères

18 décembre 2020

En tant que citoyenne de Verchères, je porte à nouveau à votre attention mes questions et préoccupations au sujet du projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecœur.

1- Pourquoi ce projet n'est pas soumis à l'étude d'un Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)?

Bien que ce projet soit sous la gouverne de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale et que différents ministères du Québec sont consultés, dont celui de l'Environnement et des changements climatiques, du Transport et de la Santé, ce projet n'est malheureusement pas soumis au BAPE même s'il est réalisé au Québec, le long du fleuve, sur des terres québécoises, adjacent à des terres agricoles, utilisant la route 132 et l'autoroute 30, routes provinciales.

Chaque jour, 1500 camions et 3 km de convois traverseront villes et villages, à proximité des maisons, garderies, écoles, centres d'hébergement pour personnes âgées. Bien que des mesures d'atténuation soient prévues, elles ne pourront pallier à toute éventualité et les risques pour l'environnement, la santé et la qualité de vie des citoyens sont bien réels, sans parler des impacts économiques (ex. perte de la valeur des maisons) pour les personnes qui habitent tout au long du trajet routier et ferroviaire qui sera emprunté.

De par sa mission, un BAPE permettrait de poser un regard beaucoup plus vaste sur les questions sociales, environnementales (dragage du fleuve, faune, flore, milieux humides) et de santé (air, bruit, risque de contamination de l'eau potable, santé et sécurité des travailleurs) et pas seulement sur le site du port, mais aussi pour toutes les populations et milieux touchés par ce projet.

De plus, un BAPE pourrait poser un regard sur les futurs projets de développement du port, puisque celui soumis actuellement à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale ne porte que sur la phase 1 du projet.

Rappelons ici la Mission et la Vision du BAPE

<http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/bape/organisme/>

Mission

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement est un organisme public et neutre qui relève de la ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Il a pour mission d'éclairer la prise de décision gouvernementale dans une perspective de développement durable, lequel englobe les aspects écologique, social et économique.

Pour réaliser cette mission fondamentale, le BAPE informe, enquête et consulte la population sur des projets ou des questions relatives à la qualité de l'environnement que lui soumet la ministre. Il produit par la suite des rapports d'enquête qui sont rendus publics. Le BAPE est par conséquent un organisme gouvernemental consultatif et non décisionnel.

Vision

Notre vision est celle d'un Québec où les citoyens de toutes les régions sont mieux renseignés sur les questions environnementales et sur les projets d'importance soumis à la consultation publique. Ils savent qu'ils ont la possibilité d'être consultés par un organisme indépendant et impartial afin

que leurs préoccupations et leurs opinions soient considérées dans la prise de décision du gouvernement.

2- Matières dangereuses qui transiteront chaque année dans les 1,15 millions de conteneurs / Sécurité des travailleurs et populations

Dans votre rapport il est dit :

Que chaque année transitera dans le port 1,15 millions de conteneurs;

Que 3% des conteneurs contiendront des matières dangereuses;

*Que 45% des conteneurs sont déplacés par trains et lorsque le terminal arrivera à sa pleine **capacité**, de 8 à 9 trains par semaine, de 3 050 mètres à 4 267 mètres, seront déchargés puis chargés. Le convoi ferroviaire traversera la route 132 sur un nouveau passage à niveau et bloquera la circulation sur la route 132 et sur la montée Lapierre pour une période de 6 à 9 minutes à chaque passage;*

Que 55 % des conteneurs seront transportés par camion soit environ 1 200 camions/jour (entrant) et ce, de 6 h à 18 h les jours de semaine, avant 15 h principalement. Ces camions transiteront par l'autoroute 30 et la Montée de la Pomme d'Or.

Questions

- Quelles sont ces matières dangereuses?
- Ces matières constituent-elles un danger pour les travailleurs ou la population environnante, et même lors de leur transit par camion et wagons?
- Si oui, quels sont ces risques et comment les municipalités pourront y faire face s'il y a renversement d'un camion ou déraillement d'un wagon transportant ces matières dangereuses?
- Les municipalités seront-elles informées de la nature des matières dangereuses qui traverseront leur territoire?

Recommandation : tenue d'un BAPE pour évaluer les impacts environnementaux et autres hors du site.

3- Achalandage sur les routes et voies ferroviaires

Rappelons que dans votre rapport, il est dit que :

Chaque année transitera dans le port 1,15 millions de conteneurs;

*Que 45% des conteneurs sont déplacés par trains et lorsque le terminal arrivera à sa pleine **capacité**, de 8 à 9 trains par semaine, de 3 050 mètres à 4 267 mètres, seront déchargés puis chargés. Le convoi ferroviaire traversera la route 132 sur un nouveau passage à niveau et bloquera la circulation sur la route 132 et sur la montée Lapierre pour une période de 6 à 9 minutes à chaque passage*

Que 55 % des conteneurs seront transportés par camion soit environ 1 200 camions/jour (entrant) et ce, de 6 h à 18 h les jours de semaine, avant 15 h principalement. Ces camions transiteront par l'autoroute 30 et la Montée de la Pomme d'Or.

Si on calcule les entrants et les sortants, ceci équivaut au va et vient de 2 400 camions par jour qui emprunteront la route 132 et l'autoroute 30.

Je suis inquiète :

- au sujet des 3km de long de wagons (durée 6 à 9 minutes) qui traverseront villes et villages;
- des risques de congestion (travailleurs, ambulances), des risques d'accident, des risques de déversement, des risques aux traverses des voies ferrées par les autos et les piétons, détérioration des routes (pavage à refaire possiblement chaque année), des risques pour les cyclistes et ils sont nombreux à circuler sur la piste cyclable entre Verchères et Contrecoeur;
- de l'accroissement du transport routier sur l'autoroute 30, actuellement fortement achalandé.

Recommandation : tenue d'un BAPE pour évaluer les impacts environnementaux et autres hors du site.

4- Gaz à effet de serre (GES) et impacts sur les changements climatiques

Les 1500 camions diesel ou à essence qui emprunteront les routes chaque jour vont indéniablement augmenter les gaz à effet de serre tout au long de leur parcours, hydrocarbures responsables notamment des changements climatiques. À l'heure où tous les gouvernements du monde entier veulent les réduire, des projets comme celui du port de Contrecoeur, contribueront à l'augmentation considérable de ces gaz.

Malheureusement, la somme des gaz à effet de serre est seulement comptabilisée sur le site. Par conséquent, aucune évaluation n'est faite sur l'ensemble du projet actuel et les autres phases du projet, comme le transport routier et ferroviaire hors site.

Recommandation : utilisation d'une flotte de camions électriques seraient un bon geste à poser ainsi que l'utilisation de l'hydrogène fait à partir de sources naturelles non polluantes (et non pas à partir de gaz naturel en provenance de sources fossiles, telles que le gaz de schiste).

Recommandation : tenue d'un BAPE pour évaluer les impacts environnementaux et autres hors du site.

Fin