

Dans le cadre de l'évaluation du mégaprojet du port de Contrecoeur tenue sous les auspices de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada du mégaprojet (AÉIC) nous soumettons les pressentes considérations, lesquelles auraient dû être l'objet d'analyses critiques et d'études complémentaires dès l'étude de faisabilité et avant la formulation définitive des plans de mise en œuvre de travaux préliminaires. Nonobstant l'état des autorisations il serait inopportun, voire irresponsable, de mener des travaux avant que les présents questionnements ne soient élucidés et qu'une évaluation systémique ne soit conclue. Engager de tels travaux se poserait plus en termes de l'intérêt national de la santé du Fleuve que de l'intérêt perçue pour les seuls motifs économiques. La dévastation serait certaine, les avantages économiques hypothétiques ou conjecturels., L'évaluation systémique exhaustive préalable constituerait alors une condition gagnante... M.P.

Plan :

1. Considérations générales et le principe de l'évaluation systémique des impacts cumulatifs d'une série de projets. Le devoir de cohérence de l'aménagement territorial et régional.:

2. Observations et critiques subsidiaires liées aux designs de la configuration du port et aux conditions hydrologiques.

3. Choix du site en regard d'autres développements ou infrastructures portuaires préexistants

4. À qui profiterait ce mégaprojet de port sur Contrecoeur?

5. Choix du site de manière à minimiser les impacts sur la contamination du Fleuve, à partir de la zone d'eaux douces. Contamination de l'eau par les Antifouling (antisalissures) des coques des navires, risques environnementaux des opérations de déversement des ballasts; batillage et érosion des berges...

5b. Impacts potentiels désastreux sur le Lac Saint-Pierre et la réserve mondiale de la biodiversité du LSP par l'assèchement des berges par une baisse des niveaux d'eau et l'eutrophisation conséquent aux dragages pour laisser passer plus et de plus gros navires. Hydrodynamique élémentaire.

6. Une situation de problèmes potentiels pour la Sécurité nationale. :

7. Santé environnementale liée à la santé de l'environnement un étalement sur Sorel Tracy et en amont du LSP, rein des eaux des eaux fluviales douces

8. En définitive : la santé du Fleuve, une question d'intérêt national

ANNEXES

1. Considérations générales et le principe de l'évaluation systémique des impacts cumulatifs d'une série de projets. Le devoir de cohérence de l'aménagement territorial et régional

Nous réitérons le principe d'évaluation des impacts cumulatifs sur une région présenté dès 2023 : (novembre 2022, réitéré en 2023, courriel 28 février 2023 À : Sorel-Tracy (IAAC/AEIC) <Sorel-Tracy@iaac-aeic.gc.ca>). ... :

<<... *Un ensemble de **projets porturo-industriels ont un impact global, au-delà de l'impact spécifique de chacun des projets pris séparément, projet par projet...***>.

Ainsi les projets sur Contrecoeur, sur Sorel, après ceux de Bécancour et de Varennes, ont le potentiel par effets cumulatifs et interactifs, de mener à des impacts globaux insoutenables pour l'environnement.

Ce que nous évoquons dans le cadre d'une consultation -que nous réitérons dans le cadre d'un BAPE- peut s'illustrer par l'analogie à la dynamique des catastrophes, que je serais en mesure d'illustrer si on m'en donnait, le temps, les conditions et des moyens.

*L'ensemble des problèmes qui relèvent de ces développements que l'on dit d'intérêt national a le potentiel de dévaster de grands pans du pays, et l'ensemble représente un défi démocratique alors que ces projets sont concoctés en groupes fermés, sans l'acceptabilité sociale éclairée. Le véritable intérêt national serait **l'intérêt national de la santé du Fleuve.***

Plus spécifiquement nous redisons qu'il faille tenir compte de l'ensemble des impacts cumulatifs et interactifs sur le Fleuve et le LSP en particulier. Depuis un certain temps, c'est la course aux projets d'envergure : Quai Flottant QSL, Contrecoeur, usine de plastiques sur Sorel..., agrandissement du quai QSL sur Saint-Joseph de Sorel... ce alors même les problèmes de pollution par une industrie agricole intensive ne sont pas réglés, qu'ils

perdurent et s'amplifient. C'est trop brutal et sans considération pour l'environnement aquatique et la flore et la faune... Il n'y a pas de cohérence du développement économique et de l'aménagement territorial. Partout on se joue des citoyens; mais à long terme il faudra bien subir les conséquences en des *Sodome et Gomorrhe* écologiques ...

- i. On soumet les citoyens à des bombardements en rafale de séances de marketing dits d'informations, on donne accès à beaucoup de documents normatifs, de politique opérationnelle, d'orientation en matière de pratiques, etc., peu révélateurs de la réalité objective... **Mais** en mots clairs et directs, on s'y perd et on a l'impression d'un écran de fumée. Ainsi les deux documents soumis au public - et la section Mesures de gestion adaptative, ne disent rien de concret, que des cadres de ceci de cela... *"L'Agence d'évaluation d'impact du Canada a publié dernièrement la version provisoire des lignes directrices individualisées, soit les exigences qui seront fournies au promoteur pour réaliser son étude d'impact, et la version provisoire du plan de participation du public."* On ne sait rien de concrètement qui soit dépeint en peu de mots et à l'aide d'un schéma net et explicite à l'appui. Où en sommes-nous, clairement?
- ii. Ce que le projet ne dit pas et semble taire : ce sont les impacts à long terme liés aux infrastructures qui suivraient nécessairement -autoroutières, bretelles d'accès, empiètement sur des milieux humides et des parcelles de terres agricoles... etc. – Qu'en serait-il à moyen terme de toute cette zone sensible, par son importance écologique et sa beauté des paysages naturels?
- iii. Une exigence claire, préalable à l'élaboration de tout projet de ce genre en plus de prendre en considération l'impact sur les milieux humides, les berges, les battures et le littoral et l'accès aux berges et l'importance du rôle de rein de l'archipel du Lac saint-Pierre; on devrait répondre à une exigence de cohérence du développement régional. Ce projet singulier aurait le potentiel de faire basculer un équilibre minimal, la goutte qui fait déborder l'équilibre d'écosystèmes vers des ruptures catastrophiques car justement on ne tient pas compte des effets cumulatifs et interactifs d'une foule de projets présentés à la pièce. Voici globalement instruit :

.../ ...Trop de ravages des berges et de battures, d'un étalement urbain ou d'installations industrio-portuaires, de terminaux portuaires dispersés sans cohérence. Sous l'actuel paradigme, un vaste pays nordique se balafre de tant de

dévastations du territoire, la grandeur du pays n'excuse pas la petitesse des esprits! Alors, sous une suite de berges et de battures cimentées, bitumées, ensevelies, s'étend l'impossibilité de régénérer l'étendue d'eaux souillées par trop de développements inconsidérés qui maintenant s'étaleraient de Verchères à Bécancour !

. Chaque promoteur ou investisseur ou entrepreneur -d'autant plus si l'État y est mêlé et participe directement ou indirectement par des fonds publics- financier aurait l'obligation de démontrer que -tout nouveau projet détruisant nécessairement quelque chose, minimiser, circonscrire et pondérer est l'objet que devraient définir les évaluations et les études d'impact-- la mise en œuvre de plans concrets et contraignants minimiseront les impacts et y compenseront en recréant les milieux -humides, boisés, riverains, et ainsi de suite--par des aménagements équivalents à ceux qu'il projette de détruire. Nous avons ailleurs développé le concept essentialiste à l'effet que le promoteur devrait être tenu directement responsable -civilement et criminellement responsable- en plus d'assumer la responsabilité sous un principe de pollueur-payeur; alors avant le début du projet, un promoteur devrait faire le dépôt d'une caution suffisante pour corriger tout tort environnemental ou écologique. Ainsi, un promoteur immobilier ou un promoteur d'une installation industrielle portuaire, serait tenu de recréer d'eux-mêmes tout tort causé à l'environnement, et avant le début de quelque activité commerciale, en plus de respecter toutes les lois en droit de l'environnement. *Tous les projets de développement devraient se plier à une analyse de la cohérence des opérations en regard des impacts environnementaux, et, l'étalement et de la dispersion des installations industrielles ou portuaires, répondre aux énoncés d'un plan étatique conséquent de l'aménagement du territoire. À titre d'exemple, les projets tels ceux d'un terminal portuaire de Contrecoeur, ou de tout autres projets de développement d'installations ou de terminaux portuaires sur Sorel-Tracy ou les alentours, et au-delà, sur Bécancour, devraient contrebalancer ses empiètements sur la nature, les berges et les battures, par une restitution au paysage naturel et aux milieux aquatiques et humides par des aménagements conséquents, en récupérant des superficies aux valeurs écologiques équivalentes à partir de sites immédiats dont les développements ou les constructions antérieures auront occupé les berges ou les battures ou des milieux humides riverains, ainsi ateliers, garages, installations industrielles désuètes ou autres occupant un espace riverain alors qu'ils pourraient être relocalisés, regroupés et mieux s'intégrer au paysage. Un principe compensateur pourrait ici s'inspirer de... A suivre dans un Essai en préparation, @ M.P.*

- Considérations autour d'un principe essentialiste

Le cadre des études et des évaluations critiques dudit projet du port de Contrecoeur par le BAPE et de l'Agence Fédérale devrait insister sur les arguments pour la défense de l'environnement et des écosystèmes et de la biodiversité. Car enfin ce qu'on détruirait maintenant avec tant d'aisance ne reviendrait jamais et constituerait un déficit, de Montréal à l'Estuaire du Saint-Laurent. On réduirait pour toujours le potentiel des ressources halieutiques déjà mal au point au Canada et sur le Fleuve Saint-Laurent. Il faudrait peut-être en informer les pêcheurs de la Gaspésie et de la Côte Nord du sort que les attend! *Les poissons peuvent nourrir la population mais pas les conteneurs de ce commerce de transbordements, ils enrichissent que quelques promoteurs et spéculateurs, quelques décideurs, et entrepreneurs aussi.*

Les impacts cumulatifs des projets porturo industriels depuis Varenne jusqu'à Bécancour menacent les écosystèmes aquatiques et la biodiversité originelle, et menacerait même d'annihiler la fonction de *rein du Fleuve* de l'archipel et des milieux humides du Lac Saint-Pierre, de décontamination des eaux douces du Saint-Laurent qui dès lors s'écouleraient vers l'Estuaire ajoutant aux impacts déjà documentés par des institutions tels ISMER et Maurice Lamontagne.

- En général les projets sont évalués à la pièce, isolés ne tenant point compte des impacts cumulatifs des dégradations accumulées par l'ensemble des projets de développements. Une usine, un nouveau terminal pris isolément peut respecter les normes. Mais on doit tenir compte des contributions aux contaminations additionnées d'autres sources. Cette manière d'évaluer à la pièce chacun des projets comporte le risque d'engendrer un impact cumulatif catastrophique à termes. Cet argument n'intéresse pas les promoteurs, pourtant les études, toujours en délais sur les situations évolutives des situations de problèmes, sur l'état de santé du Fleuve, sont alarmantes : Le Fleuve est en mauvaise santé, et le Lac Saint-Pierre, Réserve mondiale de la biodiversité, est entré en état d'eutrophisation, de dégradation progressive (Réf.). Pendant ce temps encore les plantes exogènes envahissantes prolifèrent et dérivent de Varennes, de Contrecoeur, de Saint-Anne-de-Sorel ou des derniers portions de rivières de bassins versants (le dernier kilomètre sur le Richelieu par exemple). La somme des impacts devient une dragée léthale. (C'est l'argumentaire que j'ai soumis depuis quelques années et présenté en 2022/2023 dans le cadre de l'évaluation environnementale fédérale du projet d'un quai industriel flottant ou fait valoir dans le cadre d'autres projets industriels passés sous le radar sur Sorel-Tracy.). **Nous**

sommes pour une **économie écologique**, mais contre une dévastation de la nature et de la santé du Fleuve projet après projet.

- Il faut à mon sens insister sur les impacts cumulatifs et interactifs d'une somme de projets initiés à la volée depuis Varennes et Bécancour, si un seul projet isolé est acceptable, alors que l'impact cumulatif pourrait être catastrophique à termes. Passer à la génération suivante une richesse incommensurable, la beauté identitaire du Fleuve Saint-Laurent, une eau de qualité bonne à boire et où on peut se baigner sans risques pour la santé, voilà ce qui donne un sens à toutes ces démarches qui épuisent un citoyen isolé dans une région qui carbure aux développements incohérents aux bénéfices à court terme.

Lire cet ANNEXE :

Les **impacts cumulatifs et interactifs** d'un projet font référence à la manière dont ses effets environnementaux, sociaux ou économiques s'ajoutent ou interagissent avec ceux de projets antérieurs, présents ou futurs dans une même région. Voici un aperçu clair de ces notions :

● Définition des impacts cumulatifs

- **Effets cumulatifs** : Ce sont les changements dans l'environnement ou le bien-être humain causés par l'accumulation d'activités humaines et de processus naturels dans le temps et l'espace.
- Ils peuvent résulter de :
 - Projets passés (ex. : exploitation forestière, barrages)
 - Projets en cours (ex. : construction d'infrastructures)
 - Projets futurs (ex. : développement urbain planifié)

Impacts interactifs :

- **Effets interactifs** : Se produisent lorsque les impacts de différents projets ne s'additionnent pas simplement, mais interagissent entre eux, amplifiant ou modifiant leurs effets.
- Exemple : La pollution sonore d'un projet peut exacerber les effets du stress causé par un autre projet industriel à proximité.

Ce sont des éléments clés d'une évaluation systémique impartiale. L'évaluation des effets cumulatifs exige :


- Une **analyse régionale** dépassant les limites du projet individuel.
- Une **perspective temporelle élargie**, incluant les effets passés et futurs.

- Une **collaboration intersectorielle** : gouvernements, communautés autochtones, entreprises, citoyens et organismes environnementaux.

Ressources utiles : [Cadre stratégique du gouvernement du Canada](#); [Document du BAPE sur les effets cumulatifs](#)

Un exemple concret d'un projet au Québec ayant généré des impacts cumulatifs de dévastation des écosystèmes : La voie maritime du Saint-Laurent; la fonderie Horne Glencore; Mirabel...?

Le projet d'expansion du Port de Montréal à **Contrecoeur** soulève d'importantes préoccupations liées aux **impacts cumulatifs et interactifs** sur l'environnement et la qualité de vie des citoyens. Voici un résumé des principaux enjeux :

 Impacts cumulatifs du projet ,(en révision Appendice plus complet sur demande)

- **Ajout de trafic routier et ferroviaire** : Jusqu'à **1 200 camions par jour** supplémentaires sur la route 132 et l'autoroute 30 pour transporter 1,15 million de conteneurs par an.
- **Augmentation du trafic ferroviaire** : Des convois traverseront Contrecoeur et les villes voisines, accentuant le bruit, les vibrations et les risques pour la sécurité.
- **Destruction d'espaces naturels** : Une plage locale serait détruite, ce qui affecterait les écosystèmes et les usages récréatifs, la voile et la natation.
- **Destruction** de terres agricoles et d'espaces verts et limitations à l'accès au Fleuve des citoyens.

Impacts interactifs

- **Qualité de vie** : Le bruit, la pollution de l'air et la congestion routière interagissent pour détériorer le bien-être des résidents.
- **Santé publique** : L'exposition combinée à la pollution sonore et atmosphérique pourrait avoir des effets sur la santé respiratoire et mentale.
- **Effets sur la biodiversité** : L'interaction entre la destruction d'habitats et l'augmentation du trafic maritime pourrait perturber les espèces locales et mettre en danger de disparition des espèces fragiles (chevalier cuirvé et autres).

Réactions citoyennes

- Le regroupement **Vigie citoyenne Port de Contrecoeur** exprime de vives inquiétudes et demande des garanties environnementales plus solides.
- Des consultations ont eu lieu, mais plusieurs questions demeurent sans réponse, notamment sur les mesures d'atténuation et de compensation et pour la qualité de l'eau.

Références :

- [Port de Montréal – Projet Contrecoeur](#) : documentation officielle et engagement communautaire
 - [Article sur les impacts majeurs](#)
 - [«Le Devoir» est allé voir le site qui sera bétonné pour construire le mégaprojet portuaire sur le Saint-Laurent. | Le Devoir](#)
 - Études de l'institut Armand Lamontagne.
-

2.Observations et critiques subsidiaires liées aux designs de la configuration du port et aux conditions hydrologiques.

Faibles niveaux d'eau et baisses subséquentes potentielles C'est à cet endroit peut profond que l'Administration portuaire de Montréal (APM) [bétonnera la rive du Saint-Laurent pour construire le quai](#) de 675 mètres (configuration linéaire) linéaires où viendront accoster d'imposants navires porte-conteneurs([Démarrage des travaux du mégaprojet de port de Contrecoeur en septembre, sans des autorisations environnementales ? | Le Devoir](#)). Comme le fleuve y est très peu profond, il faudra draguer le fond sur une superficie équivalant à une vingtaine de terrains de soccer pour permettre le transbordement de plus d'un million de conteneurs chaque année. L'APM assure toutefois qu'il n'y a pas de risque de relâchement de contaminants dans les eaux du Saint-Laurent, [malgré la présence de sédiments contaminés](#) dans le secteur. [Projet d'expansion à Contrecoeur: le Port de Montréal invité à refaire ses devoirs | Le Devoir](#)

La configuration présentée du port est linéaire, une version en V ou semi-circulaire réduirait déjà les espaces des berges et des battures que l'on voudrait bétonner.

3. Choix du site en regard d'autres développements ou infrastructures portuaires préexistants

. Récupérer des sites déjà dévastés. Ainsi Varenne et photo [Recyclage Carbone Varennes: près de 568M\\$ d'argent public perdu - Les Affaires](#)



sur Bécancour : **Deux gros projets de la filière batterie tombent à l'eau à Bécancour** [Deux gros projets de la filière batterie tombent à l'eau à Bécancour | Radio-Canada](#) . En tant qu'environnementaliste ce que l'on peut le plus reprocher est l'étalement de nouvelles infrastructures alors que des sites demeurent dévastés et sans qu'on ait pris la peine de décontaminer, ainsi sur Sorel-Tracy, des sites industriels laissés à l'abandon. . Il faudrait en tout état de cause penser à réutiliser les sites dévastés avant d'en dévaster d'autres⁷ .
Et, il y a déjà un port en eaux profondes pratiquement inutilisé sur Cacouna

• 4. À qui profiterait ce mégaprojet de port sur Contrecoeur?

Voire ceux qui gravitent autour d'un étalement tous azimuts de développements de projets sans se préoccuper de la cohérence de l'aménagement d'une région. Au-delà d'énoncés généraux en faveur de l'accroissement de l'achalandage sur le Port de Montréal, n'y aurait-il pas lieu d'en arriver par consensus à tenir compte

⁷ *Ainsi le projet QSL : Tel qu'il est proposé, le projet de terminal portuaire Sorel-Tracy consisterait en la construction d'un nouveau quai flottant et des infrastructures intermodales connexes. Le projet soutiendrait le transport des biens agricoles, d'engrais, de sel de voirie et de pièces d'acier surdimensionnées et pourrait accueillir jusqu'à 35 navires par année. Alors que des sites sont libérés ou sont laissés à l'abandon à partir de Rio Tinto, lequel annonce la fin des opérations sur son usine dans le même secteur : En toute considération... En toute considération, le projet de terminal portuaire de QSL à Sorel-Tracy s'inscrit dans une dynamique de **reconversion industrielle stratégique**, particulièrement pertinente dans le contexte du retrait de Rio Tinto de son usine locale. Voici une lecture intégrée des enjeux et opportunités :*

Opportunité de reconversion industrielle : changer une situation de problèmes en une occasion de revalorisation de l'aménagement régional et une meilleure vue, voire un meilleur accès sur le Fleuve:

- **Réutilisation des terrains abandonnés** : La fin des opérations de Rio Tinto libère des espaces industriels déjà aménagés, ce qui réduit les coûts d'aménagement pour QSL et limite l'empiètement sur des milieux naturels.
- **Préservation de l'activité économique** : Le terminal permet de maintenir une activité portuaire et logistique dans une région qui aurait autrement subi un ralentissement économique.
- **Valorisation des infrastructures existantes** : Les réseaux ferroviaires, routiers et énergétiques déjà présents peuvent être réutilisés, optimisant les investissements.

de la santé du Fleuve, de mieux définir et quantifier les avantages économiques pour et par les Québécois, et pour l'ensemble du pays⁸. Selon les promoteurs, il y aurait environ **140 millions de dollars canadiens par année** de retombées économiques au pays en exploitation c'est peu en retombées directes en regard des coûts environnementaux, voire des coûts de construction, quant aux emplois à court terme, certes en phase de construction *3770 emplois directs et indirects annuels prévus durant la construction* ;

Cependant, à long terme, il serait plus juste de parler de hausse marginale par rapport à la seule opération à partir des installations portuaires sur Montréal. Et à toutes choses égales ne pourrait-on point obtenir les mêmes avantages en choisissant un autre site et un projet moins destructeur de l'environnement fluvial

⁸ Les promoteurs du mégaprojet d'expansion du Port de Montréal à Contrecoeur visent plusieurs avantages économiques et financiers majeurs :

Avantages économiques :

- **Création d'emplois** : Le projet devrait générer des milliers d'emplois directs et indirects pendant la construction et l'exploitation du terminal.
- **Croissance du commerce maritime** : Le nouveau terminal permettra d'augmenter la capacité de traitement des conteneurs, répondant à la demande croissante du commerce international.
- **Développement régional** : L'implantation du terminal à Contrecoeur favorisera le développement économique de la Montérégie et de la grande région de Montréal.
- **Attraction d'investissements étrangers** : L'arrivée du groupe émirati DP World comme exploitant du terminal illustre l'intérêt international pour ce projet stratégique.

Avantages financiers :

- **Financement public-privé** : Le projet bénéficie d'un montage financier impliquant des partenaires publics (Québec, Ottawa) et privés, dont la Banque de l'infrastructure du Canada qui injecte 300 millions CAD.
- **Optimisation des coûts logistiques** : En augmentant la capacité portuaire près des grands axes de transport, le projet vise à réduire les coûts de transit pour les entreprises.
- **Rendement à long terme** : Le terminal est conçu pour être rentable sur le long terme grâce à une augmentation soutenue du volume de marchandises traitées.
- Pour des entrepreneurs en construction et voieries, et des soumissionnaires étrangers aux contrats d'opération ou de construction.

Ce projet est considéré comme stratégique pour renforcer la compétitivité du Canada dans le commerce maritime mondial et soutenir une croissance durable de l'économie nationale ([Le gouvernement du Canada réfère le projet de terminal à conteneurs de Contrecoeur au Bureau des grands projets - Canada.ca](#)). Encore faut-il que impacts environnementaux ou sociaux associés à ce projet soient mesurés et qu'il n'y est d'autres sites plus appropriés!

et régionale? ([Expansion du Port de Montréal à Contrecoeur](#); [Le gouvernement du Canada réfère le projet de terminal à conteneurs de Contrecoeur au Bureau des grands projets - Canada.ca](#)) Et entendons- nous les incertitudes liées déjà au faible niveau d'eau sur le Saint-Laurent en amont du Lac Saint-Pierre, Ce n'est pas net ce n'est pas clair et ne dit rien des coûts de substitution et des coûts déplacés par le goulot d'étranglement en main d'œuvre et les impacts inflationnistes liée à une activité construction concurrentielle à d'autres domaines d'activités.

Le mégaprojet du port de Contrecoeur, bien qu'ambitieux et porteur de retombées économiques, entraîne aussi des effets secondaires importants sur l'économie locale et régionale :

🔧 Coûts de déplacement et de substitution

- **Mobilisation de la main-d'œuvre** : Le projet crée une forte demande en travailleurs spécialisés (construction, logistique, ingénierie), ce qui peut provoquer une pénurie dans d'autres secteurs comme la santé, l'éducation ou les services publics.
- **Effet d'éviction** : Les ressources (main-d'œuvre, équipements, financement) mobilisées pour le port peuvent être détournées d'autres projets ou secteurs, ralentissant leur développement.
- **Déplacement géographique** : Les travailleurs et entreprises peuvent migrer vers Contrecoeur, ce qui modifie les dynamiques économiques régionales et peut affaiblir certaines zones urbaines ou rurales.

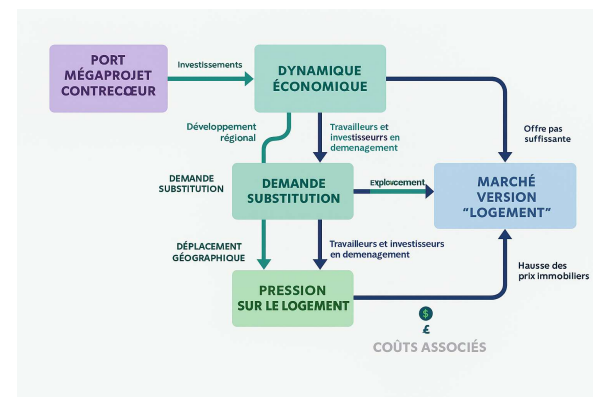
Pression sur la pénurie et le coût du logement

- **Hausse des prix immobiliers** : L'arrivée massive de travailleurs et d'investisseurs dans la région de Contrecoeur risque d'augmenter la demande en logements, ce qui pourrait faire grimper les prix et les loyers.
- **Insuffisance de l'offre** : Si les infrastructures résidentielles ne suivent pas le rythme du développement industriel, cela peut créer une tension sur le marché locatif et aggraver la crise du logement.
- **Effets sociaux** : Une pression accrue sur le logement peut entraîner la gentrification, l'exclusion des ménages à faibles revenus et des conflits d'usage du territoire.

💎 Coût total du projet

La facture du projet a récemment été réévaluée à **2,3 milliards CAD**, soit **700 millions de plus** que les estimations précédentes, ce qui alourdit le fardeau financier et accentue les enjeux de financement public-privé. (Sources dites)

Visualisons ces impacts dans un schéma ou une carte des flux économiques?



Ce schéma tente de visualiser les dynamiques économiques du mégaprojet du port de Contrecoeur : les flux d'investissement, les effets de substitution de la main-d'œuvre, les déplacements géographiques, et la pression croissante sur le marché du logement.

5. Choix du site de manière à minimiser les impacts sur la contamination du Fleuve, à partir de la zone d'eaux douces.

Contamination de l'eau par les *Antifouling* (antisalissures) des coques des navires, risques environnementaux des opérations de déversement des ballasts; batillage et érosion des berges...

5b. Impacts potentiels désastreux sur le Lac Saint-Pierre et la réserve mondiale de la biodiversité du LSP par l'assèchement des berges par une baisse des niveaux d'eau et d'eutrophisation conséquent aux dragages pour laisser passer plus et de plus gros navires. Hydrodynamique élémentaire.

6. Une situation de problèmes potentiels pour la Sécurité nationale :

On aura rapporté que la construction du port serait confiée en partie en partenariat dont les modalités échappent à l'évaluation par les citoyens (Les travaux en eau sont quant à eux gérés par l'APM avec CTCGP, composé de Pomerleau à 60 % et d'Aecon à 40 % Presse canadienne). Cette question doit être clarifiée avec transparence. Les opérations seraient confiées à une entreprise multinationale du Qatar ([La construction et l'exploitation du terminal de Contrecoeur confiées à DP World](#)). Ce dernier développement se poserait en termes de sécurité nationale et devrait déjà donner lieu à une enquête des services de sécurité canadiens. On semble faire fi de questions de sécurité et de souveraineté du pays.

7. Santé environnementale liée à la santé de l'environnement un étalement sur Sorel Tracy


(lettre présentée à la DSP. À vrai dire, l'étalement de divers quais industriels à partir de Varennes contient tous les ingrédients, par impacts cumulatifs⁹ et interactifs, d'une dévastation des écosystèmes aquatiques. Il n'y a pas de cohérence de l'aménagement territorial. De là, les risques tant pour la santé environnementale que pour la santé de l'environnement.

8. En définitive : la santé du Fleuve, une question d'intérêt national

APPENDICE! : (compléter s'il y a une demande expresse)

Le projet portuaire de Contrecoeur pourrait avoir des **répercussions indirectes et cumulatives** sur d'autres projets en cours ou envisagés à **Sorel-Tracy**, notamment le projet de terminal portuaire dans sa zone industrialo-portuaire. Voici une analyse des interactions possibles :

 Interactions entre les projets de Contrecoeur et Sorel-Tracy


 Consultation publique en cours à Sorel-Tracy

L'Agence d'évaluation d'impact du Canada mène actuellement une **consultation publique** sur le projet de terminal portuaire à Sorel-Tracy. Les citoyens et les peuples autochtones sont invités à commenter les effets potentiels sur :

- Les poissons et leur habitat
- Les oiseaux migrateurs
- Les communautés locales et autochtones


⁹ L'évaluation des effets cumulatifs exige :


- Une analyse régionale dépassant les limites du projet individuel.
 - Une perspective temporelle élargie, incluant les effets passés et futurs.
 - Une collaboration intersectorielle : gouvernements, communautés autochtones, entreprises et citoyens.
- Et consulter le document joint en appendice IA et auteur.


 Enjeux à surveiller

- **Coordination régionale** : Une planification intégrée entre les deux projets est essentielle pour éviter les effets négatifs croisés.
- **Transparence des promoteurs** : Les promoteurs doivent démontrer comment ils tiendront compte des effets cumulés.
- **Participation citoyenne** : Les résidents de Sorel-Tracy ont un rôle clé à jouer pour influencer les décisions.


Voici une synthèse des **impacts cumulés et interactifs** des trois projets majeurs dans la région de **Sorel-Tracy et Contrecoeur** : le terminal portuaire de Contrecoeur, le terminal projeté à Sorel-Tracy, et l'usine chinoise **TDF Canada**. [\[Devoir de précaution et... - Journal Les 2 Rives\]](#), lettre à la DSP Montérégie; [Terminal portuaire de Contrecoeur : le fédéral plus que jamais juge et partie | Communiqué | CQDE](#).

 Vue d'ensemble des projets


 Impacts cumulés et interactifs

 Environnement

- **Effets combinés sur les milieux naturels** : La destruction d'habitats à Contrecoeur et les émissions potentielles de l'usine TDF pourraient affecter les écosystèmes du Saint-Laurent.
- **Pollution de l'air et de l'eau** : Les activités industrielles et portuaires pourraient générer des microplastiques, des résidus chimiques et des gaz à effet de serre.

 Infrastructure et mobilité

- **Saturation des routes et voies ferrées** : Les deux terminaux et l'usine TDF dépendent des mêmes corridors logistiques, ce qui pourrait entraîner des congestions et des conflits d'usage.
- **Demande énergétique** : L'usine TDF bénéficie d'un bloc de 5 MW d'Hydro-Québec, suscitant des critiques de la part d'entreprises locales comme les Forges de Sorel.

 Acceptabilité sociale

- **Méfiance citoyenne** : Le manque de transparence sur le projet TDF et les impacts du port de Contrecoeur alimentent les inquiétudes à Sorel-Tracy.
- **Effets sur la santé** : L'exposition combinée à la pollution sonore, atmosphérique et chimique pourrait avoir des effets sur la santé humaine.

🔥 Recommandations

- **Évaluation régionale intégrée** : Les autorités doivent considérer les effets croisés des trois projets dans une seule analyse stratégique.
- **Consultation citoyenne renforcée** : Les résidents doivent être informés et impliqués dans les décisions.
- **Transparence des promoteurs** : Les détails techniques et environnementaux du projet TDF doivent être publiés rapidement.

Voici une synthèse complète des **impacts cumulés et interactifs** des projets industriels et portuaires dans la région de **Contrecoeur et Sorel-Tracy**, en mettant l'accent sur le **lac Saint-Pierre**, la **biodiversité** et la **santé du fleuve Saint-Laurent** :

🌊 Impacts sur le lac Saint-Pierre et le fleuve Saint-Laurent

🦋 Biodiversité menacée

- **Habitat du chevalier cuirvé** : Le projet portuaire de Contrecoeur empiète sur l'habitat essentiel de ce poisson en voie de disparition, reconnu par Pêches et Océans Canada.
- **Milieus naturels fragiles** : Le site du futur terminal maritime est situé dans une zone riche en biodiversité, avec des marais, des frayères et des corridors migratoires pour les oiseaux.
- **Risques de fragmentation écologique** : L'implantation de plusieurs projets industriels (Contrecoeur, Sorel-Tracy, usine TGF) pourrait fragmenter les écosystèmes riverains et perturber les cycles de reproduction des espèces aquatiques. [De nombreux citoyens de Contrecoeur inquiets des impacts du Port de Contrecoeur sur leur qualité de vie et sur l'environnement | Le Contrecourant.com](#)

Santé du fleuve

- **Pollution cumulative** : L'augmentation du trafic maritime, ferroviaire et routier entraîne des risques accrus de déversements, de rejets atmosphériques et de contamination des eaux.
- **Bétonisation des berges** : Le projet de Contrecoeur prévoit l'abattage de 20 000 arbres et la bétonisation d'une zone naturelle, ce qui réduit la capacité du fleuve à filtrer les polluants et à réguler les crues.
- **Effets de l'usine TGF** : Bien que peu documentés à ce jour, les activités de production de géotextiles pourraient générer des microplastiques et des rejets chimiques qui s'ajouteraient à la charge polluante du fleuve.

🗨️ Interactions entre les projets

Tableau

🔥 Recommandations

- **Évaluation stratégique régionale** : Intégrer tous les projets dans une seule analyse environnementale pour mesurer les effets croisés.
- **Protection du lac Saint-Pierre** : Renforcer les mesures de conservation dans cette réserve de biosphère reconnue par l'UNESCO.
- **Transparence et suivi** : Publier les données sur les rejets industriels et les impacts sur la faune aquatique.
- **Tenir compte expressément des objections des peuples autochtones, et de leur volonté d'obtenir des évaluations régionales le long du Fleuve.**

[Terminal portuaire de Contrecoeur : le fédéral plus que jamais juge et partie | Communiqué | CODE.](#)