



Avis sur les modifications proposées

À l'attention de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada pour
le projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur



1095 rue Notre-Dame, Saint-Sulpice (Québec)

450 713-0887

seigneuries@zipseigneuries.com

Présentation de l'organisme

Le Comité Zone d'Intervention Prioritaire (ZIP) des Seigneuries est un organisme à but non lucratif voué à la protection, la conservation, la réhabilitation et la mise en valeur des ressources et usages liés au fleuve Saint-Laurent.



Sa mission est de favoriser et de soutenir par la concertation régionale les initiatives environnementales visant l'amélioration de la qualité de vie, l'exploitation responsable des ressources biologiques et l'harmonisation des processus biologiques et des activités humaines sur son territoire d'intervention.

Le territoire d'intervention de l'organisme correspond à la portion du fleuve comprise entre l'archipel de Montréal et le delta des îles de Berthier-Sorel incluant les rives des municipalités de Varennes, Verchères et Contrecoeur sur la rive sud et de Repentigny, Saint-Sulpice, Lavaltrie et Lanoraie sur la rive nord ainsi que les 70 îles alluvionnaires réparties en quatre archipels (Figure 1).

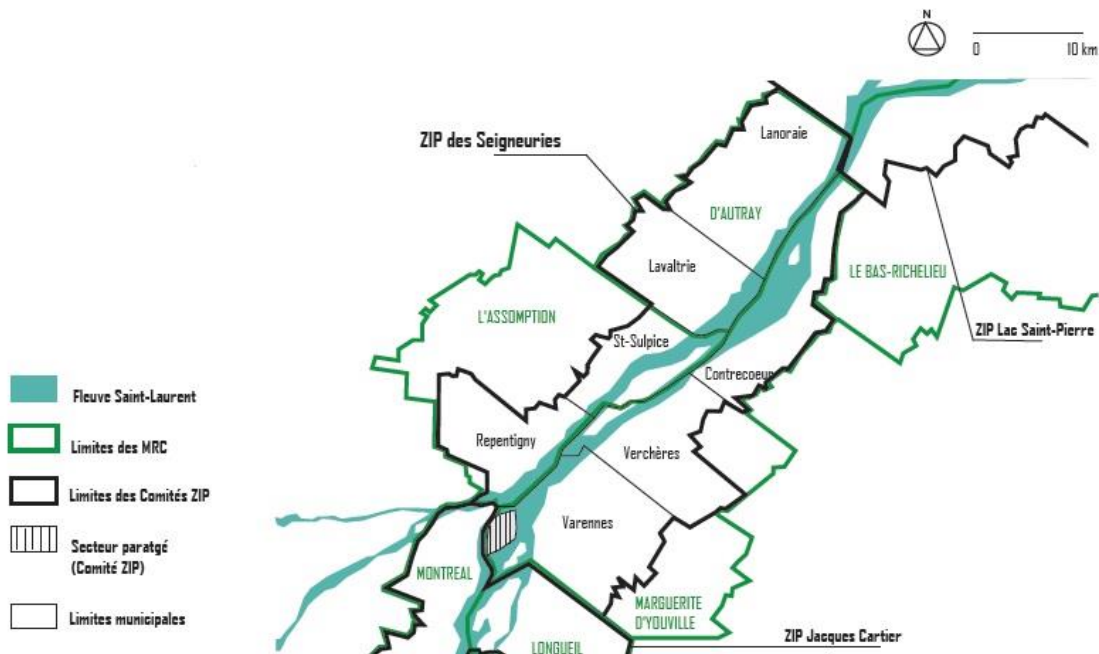


Figure 1. Territoire d'intervention du comité ZIP des Seigneuries.

Suite à la réalisation de l'évaluation environnementale par l'agence canadienne d'étude d'impact, le projet d'agrandissement du Port de Contrecœur a reçu en 2021 le feu vert du ministre de l'Environnement et du Changement climatique moyennant l'obtention des permis auprès des ministères concernés. Le comité ZIP des Seigneuries a participé aux étapes précédant cette décision et été interpellé à nouveau dans le cadre de cette consultation portant sur les modifications apportées au terme de son analyse d'optimisation du projet.

D'entrée de jeu et conscients de sortir du cadre actuel, nous souhaitons réitérer qu'il est d'intérêt d'appliquer le principe pollueur-payeur, à la base du développement durable¹ dans ce contexte et ce, avant même la première pelletée de terre du projet. En tant que société, si nous faisons le choix et jugeons bénéfique d'avoir recours au transport maritime pour répondre à un besoin d'importation de biens de consommation, cette industrie devrait toutefois reconnaître les dommages engendrés aux berges d'ailleurs documentés², et investir en leur réparation. Le projet d'agrandissement du port de Contrecœur propose une structure logistique d'accueil pour une augmentation du trafic et de l'achalandage qui, forcément, accentuera la problématique d'érosion des berges à proximité de la voie navigable. Une planification de prise en charge globale de la problématique devrait être entreprise et mise en œuvre dès maintenant.

Concernant les impacts du projet, notre préoccupation concerne la préservation des milieux naturels pour leurs précieux services écosystémiques mais aussi pour les habitats qu'ils procurent. Le port de Contrecœur se trouve dans l'habitat essentiel du chevalier cuirvé, une espèce en voie de disparition dont la seule population trouve son habitat d'alimentation dans le fleuve Saint-Laurent. Cet habitat qui est partagé par plusieurs espèces dont certaines sont prisées des pêcheurs, subira les impacts du projet. Notre organisme s'intéresse également aux usages de liées au fleuve et à la qualité de vie des humains qui occupent ce territoire.

L'habitat du poisson risque d'être impacté par la qualité des eaux de drainage et de ruissellement du projet et notamment par le recul sur certaines mesures de précautions originellement inscrites au projet. Ce recul implique de nouvelles

¹ <https://www.environnement.gouv.qc.ca/developpement/principe.htm>

² chrome-

extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.donneesquebec.ca/recherche/fr/datas/et/8301c7ed-6b27-4319-9150-435246634b90/resource/a5d514c3-9356-40f5-9362-35967808be9b/download/caracterisationbergesultraitementmars2020.pdf

menaces non considérées par l'étude d'impact du projet et notamment le ravitaillement en carburants et le nettoyage des bétonnières.

Le ravitaillement en carburant *in situ* et non localisé sur des sites disposant d'un système de captation et de gestion des eaux de ruissellement accroît le risque de contamination en hydrocarbures. Hormis les mesures de précaution prévues, une inspection des véhicules et un bon entretien du confinement secondaire pour les appareils et équipements (génératrices, compresseurs, etc.) devant être réapprovisionnés périodiquement, devraient être proposés. Les rejets des eaux de ruissellement potentiellement contaminées ne semblent pas mais, devraient faire l'objet de suivis ou de traitement spécifiques à une contamination aux hydrocarbures.

Le lavage des bétonnière *in situ* nous préoccupe également. Le projet mentionne un traitement par décantation et correction du PH pour un retour de l'eau vers le fleuve. Des sources mentionnent également une contamination potentielle aux huiles et les graisses puisqu'en contact avec la machinerie³⁴ mais aussi une contamination toxique par la laitance de bétonnières contenant aussi des métaux et des substances toxiques dissoutes⁵.

Une autre préoccupation concerne le pompage d'une possibilité de 1400 m³ par jour d'eau du fleuve pour le nettoyage des roues, l'arrosage des chemins et le remplissage des piliers. Ce volume correspond à un peu plus de la moitié du volume d'une piscine olympique. Dans le contexte des bas niveaux d'eau actuel, le pompage quotidien d'un tel volume nous apparaît préoccupant quant au préjudice potentiel sur l'habitat du poisson mais également sur les usages. De plus, il est étonnant que le volume soit si élevé considérant que le nettoyage des roues utilisera l'eau en circuit fermé. Cette réutilisation de l'eau nous apparaît vraiment positive mais le rejet lors des maintenances est préoccupant s'il ne fait pas l'objet d'échantillonnage et de traitement adéquat.

La zone d'entreposage des sédiments subira une décantation et les eaux seront échantillonnées et traitées avant leur retour au ruisseau 2 et au fossé noir. Nous

³ chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgltclefindmkej/https://betonabq.org/wp-content/uploads/2017/09/abq_guide_environmental_2016_final.pdf

⁴ [Impact of Collected and Recycled Concrete Plant Washing Water on the Physical, Chemical, and Mechanical Properties of Mortars](#)

⁵ <https://www.franceenvironnement.com/question/quels-sont-les-effets-de-la-laitance-de-beton-sur-les-eaux-un-cours-eau>

trouvons d'intérêt de savoir quels paramètres seront échantillonnés et quels traitements seront prévus. Des sites de fraies sont connus sur ces cours d'eau.

La relocalisation de la zone « logistique » nous semble plutôt positive vu l'évitement d'empiètement sur d'importantes superficies de milieux humides dans l'ancienne zone 4 plus à l'est. Le projet propose cependant, la construction d'un chemin linéaire vers la portion est passant au cœur d'un milieu humide. Nous aurions ici préféré qu'un contournement soit envisagé. Dans le document précisant les modifications, il est aussi spécifié que le projet n'aura pas d'impact puisque les pertes de milieux humides seront compensées de façon équivalente. Nous croyons que cette affirmation mérite modulation puisqu'il n'est jamais garanti que le milieu restauré atteindra une qualité équivalente.

Les efforts de végétalisation pour la relocalisation du fossé noir ou autour de la zone logistique sont accueillis favorablement tout comme le maintien d'une distance minimale de 30 m avec les cours d'eau et l'usage de bonnes pratiques pour la gestion des matières en suspension des fossés.

Concernant les préoccupations citoyennes, notre organisme a reçu des témoignages de citoyens de Lavaltrie qui craignent subir une pollution sonore en continue « jour et nuit » vu la propagation quatre fois plus rapide des ondes sonores sur l'eau. Nous espérons que les prévisions présentées ont pris compte de cette notion. Des mesures devraient être prises pour limiter l'usage ou réduire l'impact des avertisseurs, sans toutefois compromettre la sécurité (p. ex., éclairage clignotant durant la nuit, avertisseurs de type cri du lynx, adapter la hauteur ou l'orientation des dispositifs, moduler la fréquence⁶). Les niveaux sonores élevés prévus au projet apparaissent préoccupants pour la santé et la qualité de vie des résidents avoisinants⁷.

Le projet d'agrandissement a récemment été classé comme un projet d'importance nationale en vertu de la loi C-5 ce qui permet d'accélérer son approbation. Cet aspect nous préoccupe également puisqu'il laisse à croire que des exigences environnementales liées au projet pourraient être abandonnées. Enfin, nous devons souligner le très court délai imparti pour ce présent exercice. Nous étions déjà au fait de plusieurs aspects du projet mais nous aurions bénéficié de pouvoir y consacrer plus de temps.

⁶ <https://allianceverte.org/>

⁷ <https://www.lapresse.ca/actualites/montreal/201706/01/01-5103365-hochelaga-maisonnette-des-citoyens-exasperes-par-les-alarmes-du-port-de-montreal.php>