



Commentaires sur les modifications proposées à la déclaration de décision concernant le projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecœur

Septembre 2026



1095 rue Notre-Dame, Saint-Sulpice,
Québec, J5W 4L9
450 713-0887

zipseigneuries.com | seigneuries@zipseigneuries.com



Le Saint-Laurent une préoccupation collective

Le Comité ZIP des Seigneuries

Le Comité Zone d'Intervention Prioritaire (ZIP) des Seigneuries est un organisme à but non lucratif dont la mission est de promouvoir et de soutenir, par la concertation régionale, des actions visant la protection, la réhabilitation et la mise en valeur des ressources et usages liés au fleuve Saint-Laurent et ce, dans une perspective de développement durable.

Le programme, qui a formé les 12 comités ZIP a vu le jour en 1994 par la signature d'une entente-cadre entre les gouvernements du Canada et du Québec et Stratégie-Saint-Laurent dans le cadre du plan d'action Saint-Laurent Vision 2000. Le Comité ZIP des Seigneuries a été fondé en 2000 et concentre ses actions sur le territoire formé par le corridor fluvial entre Montréal et le lac Saint-Pierre et ses sept villes riveraines.

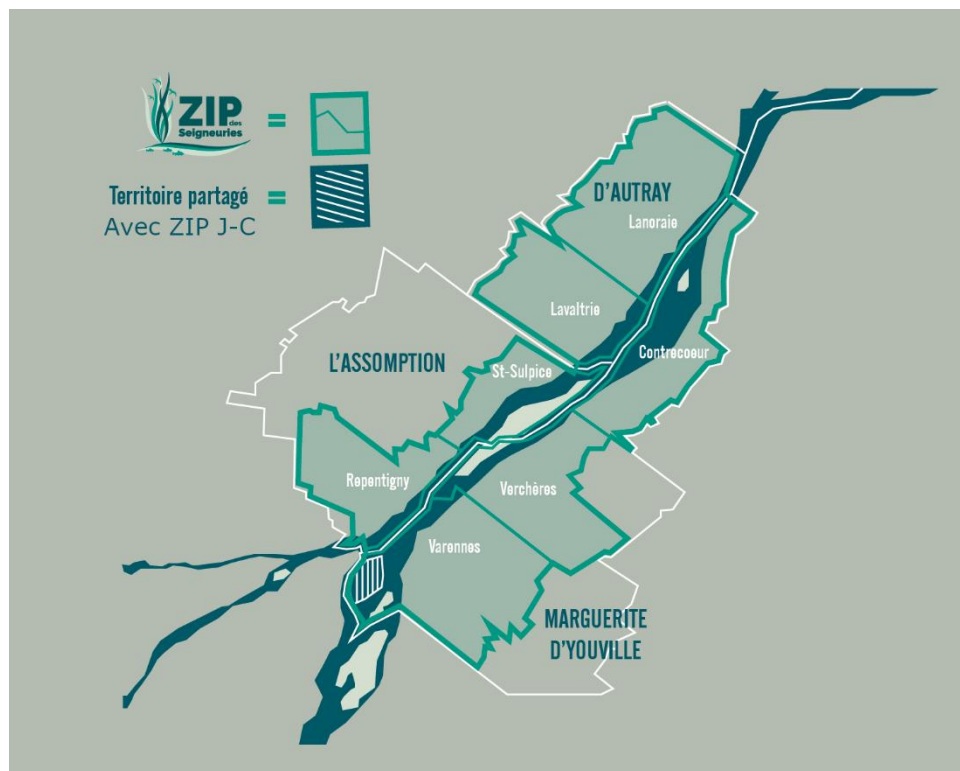


Figure 1 : Territoire du Comité ZIP des Seigneuries

Depuis sa fondation, le Comité ZIP des Seigneuries a réalisé de nombreux projets d'acquisitions de connaissances, d'action en plus de favoriser la concertation des acteurs locaux et régionaux dans l'optique de mobiliser les acteurs intéressés à protéger et restaurer la qualité de l'environnement fluvial.

Notre organisme a été récemment interpellé par l'Agence d'évaluation d'impact du Canada afin de participer à la consultation publique se déroulant du 4 au 24 septembre et visant à **examiner et commenter la version provisoire du rapport d'analyse et les modifications proposées à la déclaration de décision** concernant des ajustements apportés au projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur.

Les modifications proposées par le rapport d'analyse comprennent **l'ajout de l'annexe 1** visant à consolider la description du projet et à l'harmoniser avec les pratiques actuelles, sans modifier la portée ni la nature du projet initialement évalué. Les modifications comprennent également **une modification à la condition 10.2** afin de refléter la configuration actuelle de certains aménagements du projet.

Nous avons fait l'exercice de prendre connaissance du rapport provisoire qui donne très peu de détails sur le projet et sur les ajustements proposés par l'administration portuaire de Montréal. La lecture du document **167150F.pdf** qui détaille les composantes du projet et leur impact a été nécessaire pour mieux saisir l'ampleur des modifications proposées, étape nécessaire pour un jugement éclairé.

D'entrée de jeu, nous sommes en accord avec l'AEIC sur le fait que les changements proposés par l'Administration portuaire de Montréal ne visent pas **l'agrandissement ou la construction d'un nouveau terminal maritime**. Les travaux se situent également dans l'empreinte du projet et la description et l'emplacement de la station électrique ne faisait initialement pas partie du projet désigné. Il ne semblerait donc pas nécessaire d'effectuer une toute nouvelle étude d'impact.

Cependant, nous aimerions apporter un certain bémol. Même si la nouvelle station de transformation électrique est située en zone industrielle, l'impact de champs électromagnétiques plus puissants et du bruit global engendré notamment par les transformateurs et les équipements de ventilation, devrait être évalué et anticipé adéquatement. Est-ce que le maintien de la butte végétalisée aurait pu être envisageable pour une bonne gestion du bruit ?

Puisque la construction de cette nouvelle ligne de transport d'électricité vise l'approvisionnement du terminal, nous aurions souhaité consulter une analyse qui



puisse inclure cette partie quand même inhérente au projet et ce même si elle est du ressort d'Hydro-Québec et qu'elle sort de l'empreinte. Quels changements seront mis de l'avant pour la mise en place de cette ligne? Quelle sera sa trajectoire? Quel impact y-aura-t-il un impact sur le paysage environnant?

La pertinence de ce projet semble de plus reposer sur la volonté de l'APM de réduire au minimum la consommation de combustibles fossiles, et donc d'électrifier au maximum les équipements mobiles. Nous ne pouvons être contre la vertu. Bien que nous saluions cet effort écologique, il aurait été éloquent et même convainquant d'avoir accès au détail, aux prévisions chiffrées de ces économies de carburant soutenant cette avenue, qui impose d'autres dérangements et pertes de milieux naturels.

La station proposée occupe une superficie plus grande que celle qui était proposée. Des milieux humides seront détruits et évidemment devraient être comptabilisés et compensés. Puisque les fossés se déverseront au ruisseau 1, des campagnes d'échantillonnage devrait être réalisées pour contrôler la qualité de l'eau rejetée. La nouvelle station sera éclairée jour et nuits et par conséquent, aura un impact sur la faune nocturne. Des mesures d'atténuation devraient être mises de l'avant.

Nous espérons que nos commentaires pourront être entendus pour contribuer de manière constructive à la démarche, dans l'objectif de renforcer la bonne cohabitation des usages ainsi que la protection des écosystèmes et des communautés. Nous demeurons disponibles pour poursuivre les échanges et collaborer aux prochaines étapes.