



Projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur

RÉSUMÉ – DESCRIPTION DE PROJET DÉSIGNÉ EN VERTU DE LA LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE (2012)

*Présenté à l'Agence canadienne
d'évaluation environnementale
Novembre 2015*

Projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur

**DESCRIPTION DE PROJET DÉSIGNÉ
EN VERTU DE LA LOI CANADIENNE SUR
L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE
(2012)**

RÉSUMÉ

Préparé pour :
Agence canadienne
d'évaluation environnementale

Préparé par :
Administration portuaire de Montréal
2100, avenue Pierre-Dupuy, aile 1
Montréal (Québec) H3C 3R5

Novembre 2015

PRÉFACE

Le présent document préparé par l'Administration portuaire de Montréal (APM) résume la description du projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur et répond aux exigences du processus fédéral d'évaluation environnementale qui concerne un « projet désigné », tel que défini dans le *Règlement désignant les activités concrètes* (DORS/2012-147) en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCÉE, 2012).

Le lecteur est prié de consulter la description de projet pour des détails additionnels sur le projet ainsi que les références bibliographiques des documents techniques utilisés.



TABLE DES MATIÈRES

PRÉFACE	I
TABLE DES MATIÈRES	II
LISTE DES TABLEAUX	V
LISTE DES FIGURES	VI
1 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET PERSONNES RESSOURCES	7
1.1 NATURE DU PROJET ET LOCALISATION	7
1.2 APERÇU DU PORT DE MONTRÉAL.....	10
1.3 COORDONNÉES DU PROMOTEUR ET PERSONNES CONTACT.....	12
1.4 ÉTUDES RÉGIONALES	12
2 RENSEIGNEMENTS SUR LE PROJET	13
2.1 CONTEXTE ET OBJECTIFS DU PROJET	13
2.1.1 <i>Perspectives de croissance</i>	13
2.1.2 <i>Bénéfices économiques</i>	15
2.2 ACTIVITÉS CONCRÈTES DÉSIGNÉES.....	16
2.3 DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT DU PROJET DÉSIGNÉ	17
2.4 COMPOSANTES DU PROJET.....	19
2.4.1 <i>Aire d'approche et d'amarrage</i>	19
2.4.2 <i>Infrastructures routières et ferroviaires</i>	20
2.4.3 <i>Quai de deux postes d'amarrage</i>	20
2.4.4 <i>Aire de contrôle des camions</i>	25
2.4.5 <i>Cour intermodale et gare de triage</i>	25
2.4.6 <i>Cour des conteneurs (zone d'entreposage)</i>	25
2.4.7 <i>Bâtiments de support</i>	26
2.4.8 <i>Synthèse des activités de construction et d'exploitation</i>	26
2.5 ÉTAPES DE CONSTRUCTION, D'EXPLOITATION, DE DÉCLASSEMENT ET DE FERMETURE, ET CALENDRIER.....	29
2.5.1 <i>Mobilisation et préparation du site</i>	29
2.5.2 <i>Construction de la structure de quai</i>	29
2.5.3 <i>Dragage des zones d'approche et d'amarrage</i>	29
2.5.4 <i>Construction d'un viaduc routier</i>	30
2.5.5 <i>Aménagement des aires du terminal, construction des bâtiments et implantation des services et équipements</i>	30
2.5.6 <i>Démobilisation et réaménagement du site</i>	30
2.5.7 <i>Calendrier prévu, durée et déroulement</i>	30
2.5.8 <i>Déclassement et fermeture</i>	30
2.6 ÉMISSIONS, REJETS ET DÉCHETS.....	32
2.6.1 <i>Gestion des déblais de dragage</i>	32
2.6.2 <i>Sources et lieux de rejets liquides</i>	33
2.6.3 <i>Contaminants atmosphériques</i>	33



2.6.4	<i>Types de déchets et plans d'élimination</i>	33
3	PLAN D'UTILISATION DES SOLS ET PROPRIÉTÉ FONCIÈRE	35
4	PARTICIPATION FÉDÉRALE – SOUTIEN FINANCIER ET EXIGENCES LÉGISLATIVES	37
5	CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL ET SOCIOÉCONOMIQUE	39
5.1	DESCRIPTION DU MILIEU	39
5.1.1	<i>Milieu physique</i>	39
5.1.1.1	Climat	39
5.1.1.2	Géologie	39
5.1.1.3	Nature et qualité des sols	39
5.1.1.4	Nature et qualité des sédiments	40
5.1.1.5	Eaux de surface et drainage	40
5.1.1.6	Eaux souterraines.....	41
5.1.1.7	Bathymétrie	41
5.1.1.8	Qualité de l'eau	41
5.1.1.9	Qualité de l'air.....	41
5.1.1.10	Environnement sonore	42
5.1.2	<i>Milieu biologique</i>	42
5.1.2.1	Végétation terrestre.....	42
5.1.2.2	Milieux humides.....	42
5.1.2.3	Herbiers aquatiques submergés	43
5.1.2.4	Invertébrés benthiques	43
5.1.2.5	Poissons	43
5.1.2.6	Oiseaux.....	44
5.1.2.7	Mammifères.....	45
5.1.2.8	Herpétofaune.....	45
5.1.2.9	Espèces en péril.....	46
5.1.3	<i>Milieu humain</i>	47
5.1.3.1	Contexte social.....	47
5.1.3.2	Utilisation du territoire et zonage.....	47
5.1.3.3	Sites patrimoniaux	48
5.1.3.4	Infrastructures	48
5.1.3.5	Transport.....	52
5.1.3.6	Activités commerciales et industrielles.....	52
5.1.3.7	Activités récréotouristiques	53
5.2	COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES.....	54
6	EFFETS ENVIRONNEMENTAUX	56
6.1	EFFETS ENVIRONNEMENTAUX SUR LES ORGANISMES QUI RELÈVENT DE LA COMPÉTENCE LÉGISLATIVE DU PARLEMENT SELON LA LCÉE 2012.....	56
6.1.1	<i>Effets sur les poissons</i>	56
6.1.2	<i>Effets sur la faune benthique</i>	57
6.1.3	<i>Effets sur les herbiers aquatiques</i>	57
6.1.4	<i>Effets sur les oiseaux migrants</i>	57
6.2	EFFETS ENVIRONNEMENTAUX SUR LE TERRITOIRE DOMANIAL	57
6.2.1	<i>Effets sur la nature et la qualité des sols</i>	57
6.2.2	<i>Effets sur les eaux de surface, le drainage et les eaux souterraines</i>	58
6.2.3	<i>Effets sur l'hydrodynamique du fleuve Saint-Laurent</i>	58



6.2.4	<i>Effets potentiels sur la santé</i>	59
6.2.5	<i>Effets sur la qualité de l'air</i>	59
6.2.6	<i>Effets sur l'environnement sonore</i>	59
6.2.7	<i>Effets visuels et éclairage</i>	60
6.2.8	<i>Effets sur les milieux humides</i>	60
6.2.9	<i>Effets sur la faune terrestre et son habitat</i>	60
6.2.10	<i>Effets sur les espèces en péril</i>	61
6.2.11	<i>Effets sur l'utilisation du territoire</i>	61
6.2.12	<i>Effets sur les infrastructures existantes</i>	61
6.3	EFFETS ENVIRONNEMENTAUX TRANSFRONTALIERS	62
6.4	EFFETS ENVIRONNEMENTAUX SUR LES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES	62
6.5	EFFETS SOCIOÉCONOMIQUES ET SOCIOCOMMUNAUTAIRES	62
6.5.1	<i>Effets sur le marché du travail et l'économie</i>	62
6.5.1.1	Construction.....	62
6.5.1.2	Exploitation	62
6.5.2	<i>Effets sur le transport</i>	63
6.5.2.1	Transport routier.....	63
6.5.2.2	Transport ferroviaire.....	63
6.5.2.3	Navigation	64
6.5.3	<i>Effets sur les sites patrimoniaux</i>	64
6.5.4	<i>Effets sur les activités récréotouristiques</i>	64
6.5.5	<i>Effets sur la sécurité publique et la sûreté</i>	64
7	CONSULTATIONS DES PARTIES PRENANTES	65
8	CONSULTATIONS DES GOUVERNEMENTS PROVINCIAL ET FÉDÉRAL, ET DES GROUPES AUTOCHTONES	76



LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1.1	TONNAGE DES MARCHANDISES AYANT TRANSITÉ AU PORT DE MONTRÉAL EN 2014 (EN MILLIONS DE TONNES)	10
TABLEAU 2.1	ÉLÉMENTS DU PROJET ET SUPERFICIES RESPECTIVES	19
TABLEAU 2.2	SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS ET ACTIVITÉS	28
TABLEAU 2.3	ÉCHÉANCIER PRÉVISIONNEL POUR L'AGRANDISSEMENT DU TERMINAL DE CONTRECŒUR.....	31
TABLEAU 4.1	PERMIS ET AUTORISATIONS	38
TABLEAU 7.1	PARTIES PRENANTES CONTACTÉES PAR L'APM DANS LE CADRE DU PROCESSUS DE PRÉCONSULTATION	66
TABLEAU 7.2	PRINCIPALES PRÉOCCUPATIONS SOULEVÉES DANS LE CADRE DU PROCESSUS DE PRÉCONSULTATION	68
TABLEAU 8.1	INSTANCES GOUVERNEMENTALES RENCONTRÉES PAR L'APM	77



LISTE DES FIGURES

FIGURE 1.1	LOCALISATION GÉNÉRALE	8
FIGURE 1.2	CONFIGURATION CONCEPTUELLE DU TERMINAL PORTUAIRE DANS SON ENTIER	9
FIGURE 2.1	CROISSANCE ANTICIPÉE DANS LE SECTEUR DES MARCHANDISES CONTENEURISÉES, HORIZON 2030	14
FIGURE 2.2	EMPLACEMENT DU TERMINAL PROJETÉ (PHASE 1)	18
FIGURE 2.3	PLAN GÉNÉRAL DES INFRASTRUCTURES PROPOSÉES (PHASE 1).....	21
FIGURE 2.4	PHOTOGRAPHIE AÉRIENNE OBLIQUE MONTRANT LE PÉRIMÈTRE DES PRINCIPAUX AMÉNAGEMENTS ANTICIPÉS	22
FIGURE 2.5	PLAN GÉNÉRAL DES ZONES D'ACCÈS ET DES TRAVAUX MARITIMES.....	23
FIGURE 2.6	PLAN GÉNÉRAL DE CONSTRUCTION DU QUAI.....	24
FIGURE 2.7	PLAN GÉNÉRAL DES BÂTIMENTS DE SUPPORT.....	27
FIGURE 2.8	ZONES POTENTIELLES DE GESTION DES DÉBLAIS DE DRAGAGE SUR LE TERRITOIRE DE L'APM	34
FIGURE 3.1	TERRES FÉDÉRALES ET PROVINCIALES.....	36
FIGURE 5.1	CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL	49
FIGURE 5.2	ZONAGE DE LA VILLE DE CONTRECŒUR.....	50
FIGURE 5.3	HABITATS FAUNIQUES PROTÉGÉS ET RÉSERVES NATIONALES DANS LE SECTEUR DE CONTRECŒUR.....	51
FIGURE 5.4	LOCALISATION DES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES PRÈS DU SITE DU PROJET	55



PROJET D'AGRANDISSEMENT DU TERMINAL PORTUAIRE DE CONTRECŒUR

CHAPITRE 1 – RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

ET PERSONNES-RESSOURCES

1 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET PERSONNES RESSOURCES

1.1 NATURE DU PROJET ET LOCALISATION

Dans le cadre de sa stratégie de développement, l'APM a fait l'acquisition, entre 1988 et 1992, de terrains d'une superficie totalisant 468 hectares et d'un terminal de vrac solide à Contrecoeur, à environ 40 kilomètres (km) en aval de Montréal, sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent (figure 1.1). Les installations actuelles, lesquelles sont concentrées dans la partie est de la propriété foncière, comprennent un quai servant à la réception et à la manutention de vrac solide, principalement du minerai de fer et ses concentrés, ainsi que d'engrais dont la majorité sert à l'industrie et au marché local.

Le présent projet de l'APM vise l'aménagement d'un terminal portuaire à conteneurs de 1,15 million équivalent vingt pieds (EVP) annuellement sur la partie ouest de sa réserve foncière. Cette première phase s'inscrit dans une vision à long terme du développement de l'offre de service du Port de Montréal à Contrecoeur et servira à s'assurer d'une capacité requise pour répondre à la demande prévue vers 2021. Ainsi, les installations de transfert et de manutention de conteneurs pourront être agrandies au moment opportun selon la croissance du marché. Les phases d'expansion subséquentes pour atteindre la capacité maximale du terminal à conteneurs, soit 3,5 millions EVP annuellement, feront l'objet de descriptions de projet distinctes, conformément à la réglementation applicable.

L'APM a effectué l'ingénierie préliminaire des composantes principales du projet d'agrandissement du terminal de Contrecoeur ainsi que les sous-composantes, à savoir :

- deux postes à quai;
- une aire de manutention des conteneurs;
- une cour ferroviaire intermodale et une gare de triage;
- les installations de soutien;
- les accès ferroviaires et routiers.

Les composantes du projet ainsi que les plans préliminaires sont présentés à la section 2. La conception détaillée sera finalisée après l'obtention des permis et autorisations des autorités concernées et à la suite de la conclusion d'une entente commerciale formelle avec un partenaire d'affaires qui sera chargé d'opérer les nouvelles installations. La configuration conceptuelle du terminal portuaire dans son entier est présentée à la figure 1.2.

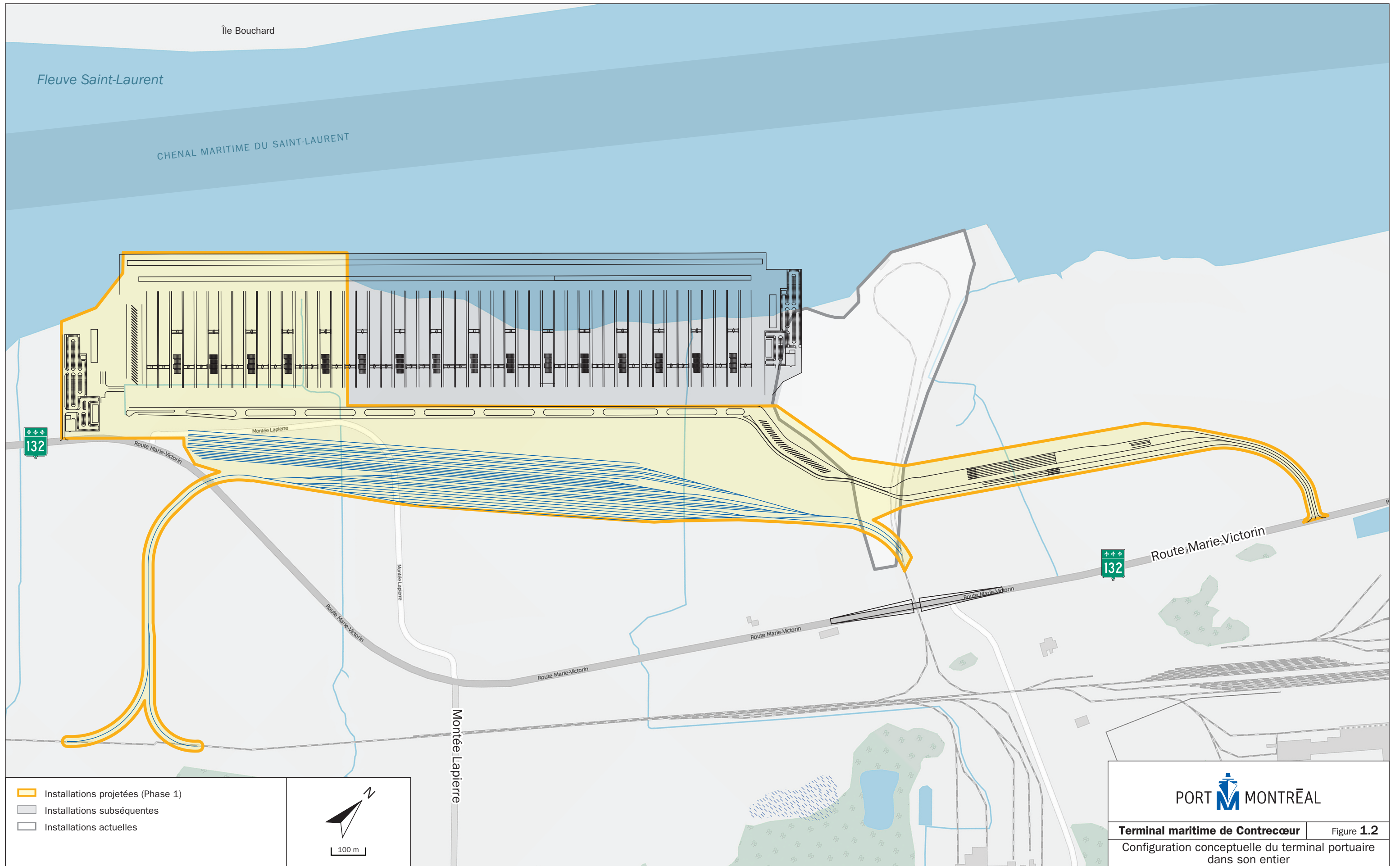
Les coordonnées géographiques centrales des installations existantes à Contrecoeur sont 45° 49' 39.021" N 73° 16' 45.277" W alors qu'elles sont 45° 48' 58.881" N 73° 18' 1.980" W pour les installations proposées.







Terminal maritime de Contrecoeur	Figure 1.1
Localisation générale	



1.2 APERÇU DU PORT DE MONTRÉAL

Les activités maritimes au Port de Montréal ont commencé de façon structurée en 1830 par la création de la Commission du Havre. Le Port accueille aujourd'hui environ 2 000 navires annuellement, ce qui en fait le premier port à conteneurs au Québec et l'un des principaux ports de la côte est de l'Amérique du Nord. Sa localisation géographique privilégiée, à 1 600 km à l'intérieur du continent, offre la route maritime la plus courte entre l'Europe du Nord, la Méditerranée et les marchés du centre du Canada et du Midwest américain.

Le Port de Montréal est exploité par l'APM, une agence fédérale autonome créée en 1999 en vertu de la *Loi maritime du Canada*. Le but de cette loi est notamment de favoriser la réussite des ports canadiens pour contribuer à la compétitivité, à la croissance et à la prospérité de l'économie canadienne, ainsi que de veiller à ce que les services de transport maritime répondent aux besoins des utilisateurs à un coût raisonnable.

Plus de 80 % des marchandises outre-mer importées au Québec transitent dans les installations du Port de Montréal, lequel est ouvert à la navigation commerciale 365 jours par an, et ce, depuis 1964. Les activités liées au Port de Montréal génèrent annuellement 2,1 milliards de dollars dans l'économie canadienne et plus de 16 000 emplois.

Sur l'île de Montréal, l'APM dispose de vastes installations sur les berges du fleuve Saint-Laurent qui couvrent 635 hectares (ha) et s'étendent sur 26 km, entre le pont Victoria et Pointe-aux-Trembles. Le tableau 1.1 illustre le tonnage de marchandises ayant transité au Port de Montréal (installations de Montréal et de Contrecoeur) en 2014.

Tableau 1.1 Tonnage des marchandises ayant transité au Port de Montréal en 2014 (en millions de tonnes)

Secteur	Marchandises conteneurisées	Vrac liquide	Vrac solide
Montréal	12,6 MT	9,2 MT	5,9 MT
Contrecoeur	0	0	2,7 MT
TOTAL (30,4 MT)	12,6 MT	9,2 MT	8,6 MT

L'infrastructure intermodale du Port de Montréal, appelée *Modèle Montréal*, taillée sur mesure pour le transport conteneurisé, constitue une référence mondiale. Ce modèle de gestion repose sur son efficacité à optimiser le flux des marchandises depuis les navires jusqu'aux entrées et sorties du port. Au cœur de ce modèle, le réseau ferroviaire du Port de Montréal que l'APM exploite depuis plus de 100 ans s'étend sur 12 km et compte près de 100 km de voies ferrées le long des quais et sur les terminaux. Ces voies sont reliées aux réseaux des compagnies ferroviaires Canadien National (CN) et Canadien Pacifique (CP) qui s'étendent de l'ouest à l'est du Canada, et du nord au sud-américain. Ce positionnement privilégié permet aux clients du Port de Montréal d'accéder à un marché de 40 millions de consommateurs en une journée de camion, et à un marché additionnel de 70 millions de consommateurs en moins de deux jours de train.



Installations de Contrecoeur

Face à la croissance soutenue du trafic de conteneurs, les efforts de densification de ses activités sur l'île de Montréal depuis les années 1960 ont permis au Port de Montréal d'accroître sa capacité de manutention de conteneurs, tout en maintenant sa compétitivité devant une concurrence de plus en plus importante, particulièrement celle des ports de la côte est américaine. Il est toutefois vite apparu, au milieu des années 1970, que la capacité des installations du Port de Montréal ne répondait qu'à des besoins à court et à moyen termes et qu'une stratégie de développement à plus long terme devait être déployée pour faire face à la croissance qui caractérise le marché du conteneur.

Devant ce constat, des études ont été réalisées dans les années 1970 et 1980 pour déterminer des sites favorables pour l'expansion des activités du Port de Montréal. Selon des critères géotechniques, techniques, opérationnels et environnementaux, il est ressorti que le site de Contrecoeur offrait les meilleures possibilités d'expansion pour l'APM. Pour faire suite aux conclusions de ces études, le Port de Montréal a procédé à l'acquisition de terrains à Contrecoeur entre 1988 et 1992. Ces terrains constituent une réserve foncière de 468 ha incluant 4 km de berges et un terminal accueillant déjà des activités portuaires depuis le milieu des années 1950. Cette importante acquisition représente près de l'équivalent de la superficie des installations de Montréal.

L'emplacement du terrain à Contrecoeur est stratégique pour l'implantation d'un terminal de manutention de conteneurs. Il est situé à proximité d'un réseau ferroviaire et d'un axe autoroutier majeur, l'autoroute 30. De nombreux sites situés le long de cette artère permettront aussi le développement de l'industrie de la logistique et de la distribution. Ces activités vont de pair avec l'activité portuaire et se catalysent mutuellement.

Le site de Contrecoeur dispose aussi d'une superficie et d'une configuration adéquate pour l'exploitation d'un terminal moderne, en plus d'offrir une flexibilité pour répondre, à long terme, aux besoins additionnels d'expansion.



1.3 COORDONNÉES DU PROMOTEUR ET PERSONNES CONTACT

Promoteur : Administration portuaire de Montréal (APM)

La présidente-directrice générale de l'APM est madame Sylvie Vachon :

Madame Sylvie Vachon

Présidente-directrice générale
Administration portuaire de Montréal
2100, avenue Pierre-Dupuy, aile 1
Montréal (Québec) H3C 3R5

Les communications pour le compte de l'APM par rapport au projet doivent être adressées à madame Mélanie Nadeau comme suit :

Madame Mélanie Nadeau

Directrice des communications
2100, avenue Pierre-Dupuy, aile 1
Montréal (Québec) H3C 3R5

Courriel : projets@port-montreal.com
Téléphone : 514-283-1385
Télécopieur : 514-283-0829

1.4 ÉTUDES RÉGIONALES

Le présent projet n'est pas situé dans une zone qui a fait l'objet d'études régionales en environnement, tel que décrit dans le *Guide de préparation de la description d'un projet désigné* sous la LCÉE (2012).

Cependant, le fleuve Saint-Laurent, et plus particulièrement le tronçon Québec-Montréal, a été l'objet de nombreuses études écologiques au cours des dernières décennies. Celles-ci seront utilisées pour l'élaboration de l'étude d'impact environnemental (EIE) et viendront compléter l'information recueillie dans le cadre des différentes études réalisées par l'APM.



PROJET D'AGRANDISSEMENT DU TERMINAL PORTUAIRE DE CONTRECŒUR

CHAPITRE 2 – RENSEIGNEMENTS SUR LE PROJET

2 RENSEIGNEMENTS SUR LE PROJET

2.1 CONTEXTE ET OBJECTIFS DU PROJET

2.1.1 Perspectives de croissance

Depuis 1967, la croissance soutenue du trafic de conteneurs encourage l'APM à optimiser et à réaménager de façon continue ses installations. Malgré des investissements majeurs, il est anticipé que les terminaux de conteneurs qui manutentionnent annuellement 1,4 million EVP atteindront, d'ici 2021, leur pleine capacité à Montréal, soit environ 2 millions EVP (Figure 2.1). Anticipant cette tendance, l'APM planifie depuis plus d'une vingtaine d'années l'aménagement d'une nouvelle aire de manutention de conteneurs à l'emplacement de sa réserve foncière à Contrecoeur.

Le Port de Montréal est un actif stratégique qui profite à l'économie canadienne entière. Il demeure également le leader sur la côte est nord-américaine pour le transit de cargo entre l'Europe du Nord et le Midwest américain, ce qui en fait la porte d'entrée naturelle pour le commerce avec l'Europe. L'Accord économique et commercial global (AECG), combiné à la stratégie maritime du Québec, qui vise notamment l'émergence de pôles logistiques et le développement de zones industrialo-portuaires, représente une occasion historique pour les importateurs et exportateurs canadiens. Porte d'entrée de choix du cœur industriel nord-américain et à huit jours de transit du plus grand bloc économique mondial, le Port de Montréal est en excellente position pour répondre à la demande accrue en transport de marchandises que devrait générer l'AECG. La Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES), par le biais d'une étude commanditée par ses membres, désigne d'ailleurs le Port de Montréal comme seul port à conteneurs dans la Vallée du Saint-Laurent en priorisant son statut de plaque tournante du transport international de conteneurs.

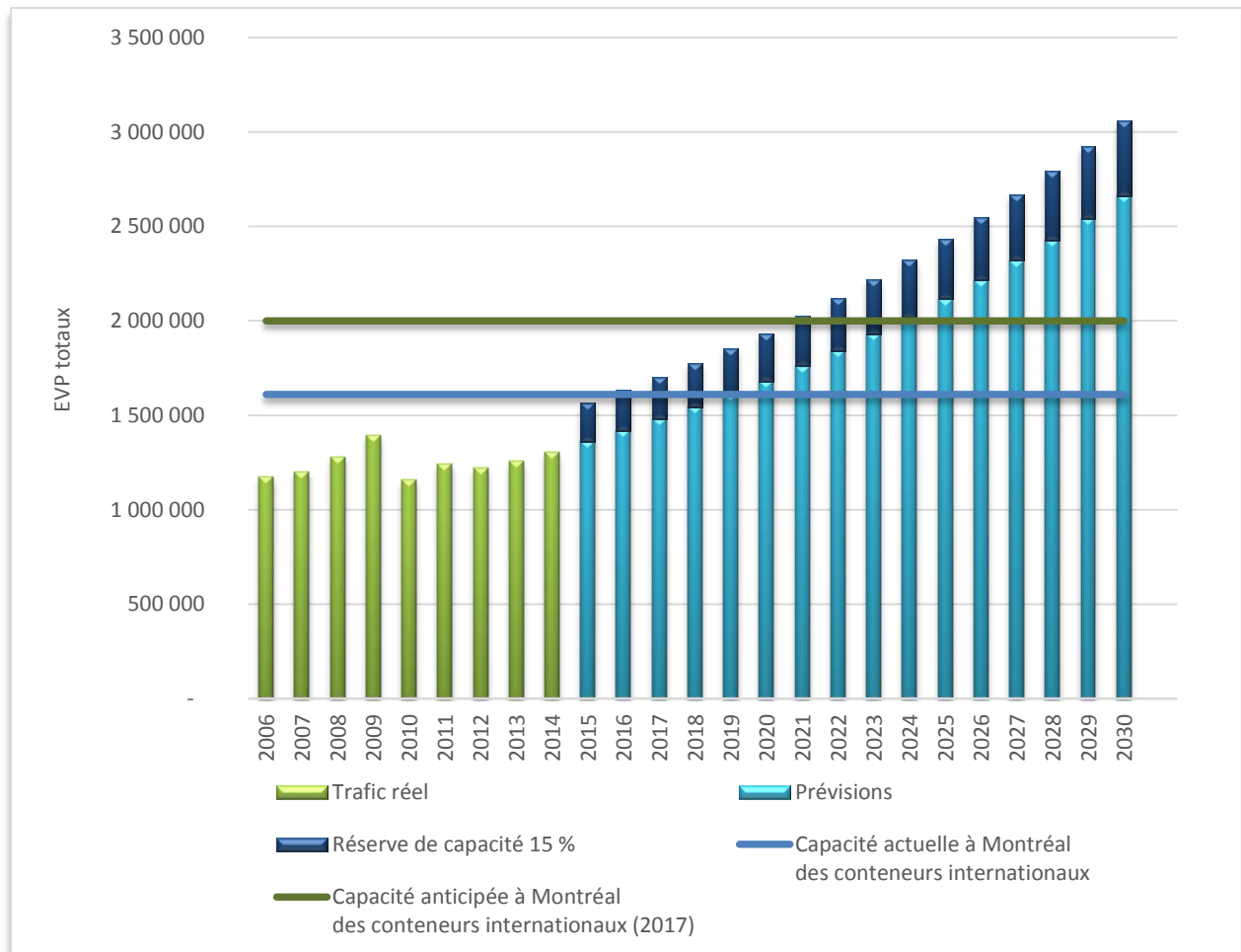
Le projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur contribuera ainsi largement à la compétitivité du Port de Montréal et, conséquemment, à celle du commerce et du transport de marchandises, essentiels à la vitalité de l'ensemble de la région métropolitaine et du Québec.

À plus court terme, le Port de Montréal doit se développer et augmenter sa capacité pour accommoder sa clientèle actuelle et réduire ses risques de perte de parts de marché face à une concurrence américaine intense.



La figure 2.1 présente un scénario de croissance¹ conservateur. Bien que l'impact de l'AECG n'ait toujours pas été pleinement quantifié avec précision, le Port de Montréal anticipe une hausse au niveau des exportations vers l'Europe principalement, et ce à partir de 2020. D'après le taux de croissance anticipé, le trafic conteneurisé au Port de Montréal devrait presque doubler d'ici 2030, passant de 1,4 million EVP à près de 2,7 millions EVP.

Figure 2.1 Croissance anticipée dans le secteur des marchandises conteneurisées, horizon 2030



Conséquent avec son plan de développement depuis nombre d'années, le Port de Montréal a une stratégie en trois phases : (1) optimiser ses installations sur l'île de Montréal; (2) développer de nouvelles installations à Montréal ; (3) développer ensuite de nouvelles installations à Contrecoeur. En effet, comme le montre la figure 2.1, Montréal devrait atteindre une saturation de ses installations vers 2021. Les prévisions de trafic, mêmes celles conservatrices excluant l'effet de l'AECG et de la stratégie maritime du Québec, démontrent que la croissance anticipée soutiendra tant les installations existantes qu'une

¹ Les prévisions s'appuient sur des données reconnues par l'industrie, soit des données mises de l'avant par Drewry Shipping Consultants, PIERS et autres données macro-économiques du Fonds monétaire international, Consensus Economics, la Banque du Canada, etc. Le taux de croissance annuel moyen majoré a été déterminé à 4,7 %, soit un taux inférieur à celui des années précédant la crise de 2008.



expansion vers Contrecoeur. Par conséquent, l'objectif du projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur n'est pas de concurrencer le marché de Montréal, mais plutôt d'être en mesure de répondre à une croissance de la demande une fois que l'une ou les installations sur l'île de Montréal seront sur le point d'atteindre leur pleine capacité.

Pour concrétiser son projet d'expansion à Contrecoeur, l'APM doit s'assurer que toutes les conditions gagnantes sont réunies, notamment :

- la poursuite de la reprise économique et la croissance du marché du conteneur;
- des retombées concrètes de l'AECG et de la stratégie maritime du Québec;
- la conclusion d'une entente avec un partenaire d'affaires pour opérer le futur terminal à Contrecoeur;
- un montage financier adéquat;
- l'obtention des autorisations et permis requis;
- la conclusion des ententes liées aux accès ferroviaires et routiers;
- l'acceptabilité sociale du projet.

2.1.2 Bénéfices économiques

Les bénéfices liés à la construction d'un nouveau terminal à conteneurs à Contrecoeur se déclinent sous différents volets. Il importe d'abord de rappeler l'impact que joue le Port de Montréal au sein des économies régionale, provinciale et nationale :

- 41 milliards \$ en valeur de marchandises annuellement;
- 2,1 milliards \$ en retombées économiques annuelles pour l'ensemble du Canada, dont 1,6 milliard \$ pour le Québec;
- 16 000 emplois stables pour l'ensemble du Canada, dont 7 000 emplois directement liés aux activités maritimes et portuaires au Québec;
- près de 900 millions \$ en dépenses annuelles dans le cadre d'activités courantes reliées au système maritime et portuaire de Montréal;
- des recettes fiscales de plus de 250 millions \$ pour les administrations publiques provinciales et fédérales chaque année, dont 150 millions \$ au gouvernement du Québec (chaque tonne manutentionnée génère environ 5,30 \$ en revenu fiscal provincial);
- chaque conteneur manutentionné apporte une contribution d'environ 600 \$ au PIB québécois et de 960 \$ au PIB canadien (incluant le Québec);
- un emploi est généré pour environ 130 conteneurs manutentionnés.

Plus spécifiquement, la construction d'une première phase d'un nouveau terminal à Contrecoeur de 1,15 million EVP représente un investissement de 650 millions \$.

- Les retombées liées à la période de construction sont estimées à :
 - plus de 5 000 personnes-année en termes d'emplois, dont 80 % seront situés au Québec;



- près de 100 millions \$ en recettes fiscales pour les administrations publiques.
- Les retombées liées à la période d'exploitation généreront :
 - plus de 1 000 emplois pour chaque année d'exploitation;
 - des recettes fiscales de près de 28 millions \$ qui seront remises annuellement aux administrations publiques.

Les retombées en matière de construction et d'exploitation sont donc significatives. Ces montants ne tiennent pas compte des retombées reliées notamment aux activités connexes de camionnage, de services ferroviaires, de services logistiques et d'entreposage et toute autre activité à valeur ajoutée régionale connexe aux activités conteneurisées.

2.2 ACTIVITÉS CONCRÈTES DÉSIGNÉES

Bien que la portée de l'évaluation environnementale n'ait pas encore été déterminée par les organismes de réglementation, aux fins de la description du projet, il est assumé par l'APM que le projet fera l'objet d'une approbation en vertu de la LCÉE (2012), administrée par l'ACÉE.

En effet, la LCÉE (2012) (L.C. 2012, ch. 19, art. 52) prévoit que les projets, dont une ou plusieurs activités sont listées à l'annexe du *Règlement désignant les activités concrètes* (DORS/2012-147), doivent faire l'objet par le promoteur d'une description de projet visant à déterminer si une évaluation environnementale doit être effectuée par l'ACÉE. Deux des activités figurant sur la liste du *Règlement désignant les activités concrètes* (DORS/2012-147) sont incluses dans le projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur, à savoir :

- 24. La construction, l'exploitation, la désaffectation et la fermeture :
 - c) d'un nouveau terminal maritime conçu pour recevoir des navires de plus de 25 000 TPL², sauf s'il est situé sur des terres qui sont utilisées de façon courante comme terminal maritime et qui l'ont été par le passé ou que destine à une telle utilisation un plan d'utilisation des terres ayant fait l'objet de consultations publiques.*

Les navires attendus au terminal de Contrecoeur contiendront généralement entre 3 000 et 5 800 EVP, soit 39 000 à 75 400 TPL.

- 25. La construction, l'exploitation, la désaffectation et la fermeture :
 - b) d'une nouvelle gare de triage qui comprend au moins sept voies de triage ou des voies dont la longueur totale est de 20 km ou plus;*

Selon le concept préliminaire, le terminal comprendra sept voies de triage totalisant 12 000 m.

Il n'est pas anticipé que les infrastructures du terminal existant et/ou des activités qui y sont liées soient associées au projet désigné ou soient nécessaires à la réalisation du projet désigné.

² Tonnes Port Lourd (TPL). À titre indicatif, un conteneur EVP = 12 à 14 TPL.



2.3 DESCRIPTION DE L'EMPLACEMENT DU PROJET DÉSIGNÉ

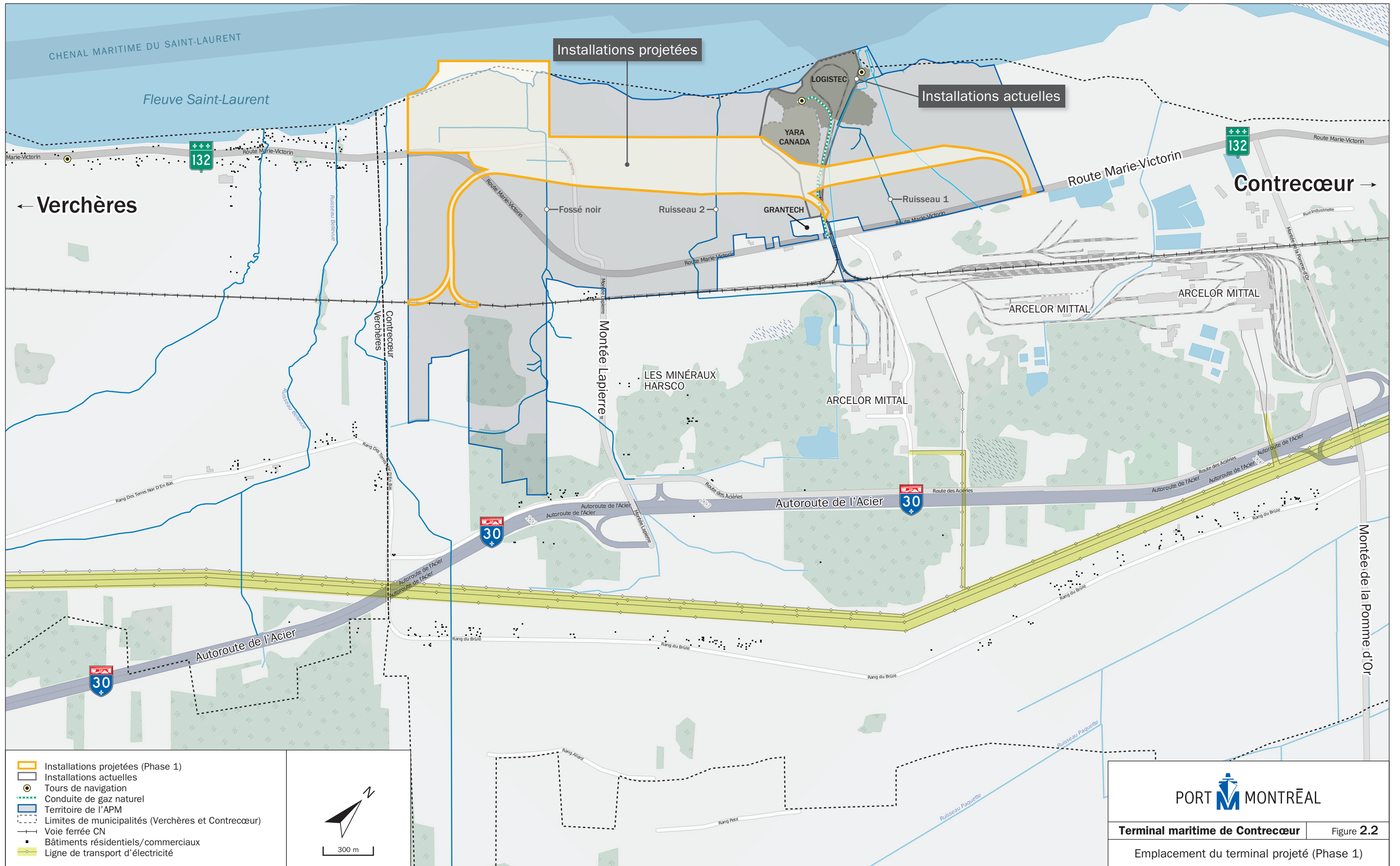
Le projet consiste en l'aménagement d'un terminal portuaire à conteneurs qui sera construit dans le secteur ouest du territoire de l'APM présentement inexploité à Contrecoeur. Ce site est localisé à environ 1 km au nord de la voie ferrée du CN et à environ 4 km au nord de l'autoroute 30.

La très grande majorité des ouvrages prévus se situent entre la route 132 et la berge du fleuve Saint-Laurent. Les propriétés environnantes sont majoritairement à usage industriel et agricole, à l'exception des résidences situées directement à l'ouest du territoire de l'APM, ainsi qu'à l'angle de la montée Lapierre et de la route 132. L'emprise des installations visées est illustrée à la figure 2.2.

L'APM a fait le choix de développer d'abord le secteur ouest de sa réserve foncière plutôt que le secteur est³, et ce, principalement pour les deux raisons suivantes : (1) le volume de sédiments à draguer et les quantités de matériaux de remblai à importer pour la construction du quai y sont nettement moindres; (2) la superficie totale occupée par les herbiers considérés comme un habitat essentiel d'une espèce de poisson en péril, le chevalier cuivré, y est également moindre. Ainsi, le développement du secteur ouest dans un premier temps permet de réduire les impacts à la fois sur les coûts, sur le calendrier de réalisation du projet ainsi que sur les zones humides et sur l'habitat du poisson en général, notamment l'habitat essentiel du chevalier cuivré.

³ Le *secteur est* réfère en fait à la portion centrale du territoire de l'APM, soit la portion située directement à l'ouest des installations actuellement en exploitation. On y réfère comme étant le secteur est puisqu'il s'agit effectivement de la portion la plus à l'est du secteur considéré par l'APM pour accueillir de nouvelles installations portuaires de conteneurs.







Terminal maritime de Contrecœur Figure 2.2

 Emplacement du terminal projeté (Phase 1)

2.4 COMPOSANTES DU PROJET

L'agrandissement projeté du terminal portuaire de Contrecoeur occupera une superficie d'environ 107 ha et comportera les principaux éléments présentés au tableau 2.1. Les éléments présentés au tableau 2.1 sont illustrés à la figure 2.3. La figure 2.4 montre la localisation approximative des principaux aménagements proposés sur une photographie aérienne oblique.

Tableau 2.1 Éléments du projet et superficies respectives

Éléments	Superficie approximative associée (ha)
Aire d'approche et aire d'amarrage	18,23
Quai de 2 postes d'amarrage	2,06
Cour des conteneurs	
Zone d'entreposage	16,22
Zone de transfert maritime	5,00
Zone de transfert terrestre	8,42
Cour intermodale et gare de triage	10,54
Aire de contrôle des camions	4,43
Infrastructures routières et ferroviaires	
Routes de circulation	8,48
Voies ferrées et aiguillages	30,99
Aire des bâtiments et structures de support	3,09
TOTAL	107,46

Les éléments présentés dans cette description de projet sont issus d'une étape préliminaire de conception élaborée en collaboration avec Moffatt & Nichol, une firme d'ingénierie de renommée mondiale spécialisée dans le domaine portuaire. La faisabilité des éléments majeurs a été validée. Cependant, ils seront appelés à évoluer et à être modifiés, notamment en fonction des résultats du processus d'évaluation environnementale et de la conception détaillée, ainsi que des prérogatives du futur partenaire d'affaires de l'APM qui agira à titre d'opérateur du terminal.

2.4.1 Aire d'approche et d'amarrage

Afin de rendre le quai accessible aux navires à partir du chenal de navigation, une aire d'approche et une aire d'amarrage devront être aménagées par dragage dans la zone concernée. Le dragage devra être réalisé jusqu'à une profondeur minimale de 11,3 m sous le zéro des cartes marines (ZC), soit à une élévation géodésique de -6,88 m (CGVD28). Il s'agit de la profondeur actuelle du chenal de navigation dans la voie maritime du Saint-Laurent dans ce secteur. Ces activités nécessiteront le dragage d'environ 832 000 m³ de sédiments en place. À l'heure actuelle, il est prévu que les sédiments seront dragués mécaniquement (par excavation) plutôt qu'hydrauliquement (par succion). En vue d'une gestion des déblais de dragage, un quai temporaire devra être aménagé. La configuration de l'aire à draguer ainsi que l'emplacement du quai temporaire sont présentés à la figure 2.5.



2.4.2 Infrastructures routières et ferroviaires

Pour ce qui est des infrastructures de transport terrestre, l'autoroute 30 et la voie ferrée du CN permettront d'accéder au terminal.

Les transporteurs routiers accéderont au port à partir de l'autoroute 30, en empruntant la route 132, entre la montée Lapierre et la montée de la Pomme-d'Or, pour atteindre l'aire de contrôle des camions du terminal. Dans un premier temps, le transit entre l'autoroute 30 et la route 132 se fera majoritairement par la montée de la Pomme-d'Or, située à 1,4 km de l'entrée des nouvelles installations du port et reliée à l'autoroute 30 par la sortie 117. Quand le débit de véhicules lourds sera plus important, à la suite de l'augmentation de l'achalandage au terminal, la montée Lapierre, située à 2,6 km de l'entrée des nouvelles installations et accessible à partir de l'autoroute 30 par la sortie 113, sera aussi utilisée.

Les trains intermodaux destinés au port seront dirigés vers la cour intermodale et la gare de triage du terminal par un embranchement aménagé à partir de la voie principale du CN. Un viaduc routier surélevé sera construit sur la route 132, à l'est de l'intersection actuelle, afin que la circulation locale des véhicules demeure fluide.

2.4.3 Quai de deux postes d'amarrage

À terme, le projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur comportera un quai d'une longueur de 675 m qui servira à l'amarrage des navires océaniques. Ce quai permettra l'amarrage simultané de deux navires contenant une cargaison allant jusqu'à 5 800 EVP chacun. Le type de structure retenu par le concepteur pour la construction du quai est un mur de palplanches en acier fixé à la rive par des tirants d'ancrage. La figure 2.6 montre la conception préliminaire générale de ce type de structure.

Une fois le mur de palplanches mis en place et les tirants d'ancrage amarrés à des pieux, environ 282 000 m³ de matériaux d'emprunt devront être importés sur le site afin de procéder au remblayage derrière ce mur. La zone à remblayer est présentée à la figure 2.5.

Les déblais de dragage ne pourront pas être utilisés comme remblai pour la structure de quai, la nature de ces sols ne permettant pas d'obtenir la capacité portante requise.

Aucune infrastructure terrestre statique de ravitaillement des navires en carburant n'est prévue; le ravitaillement, s'il s'avère nécessaire, sera fait par des camions ou des navires-citernes, comme c'est le cas aux installations actuelles du Port de Montréal.

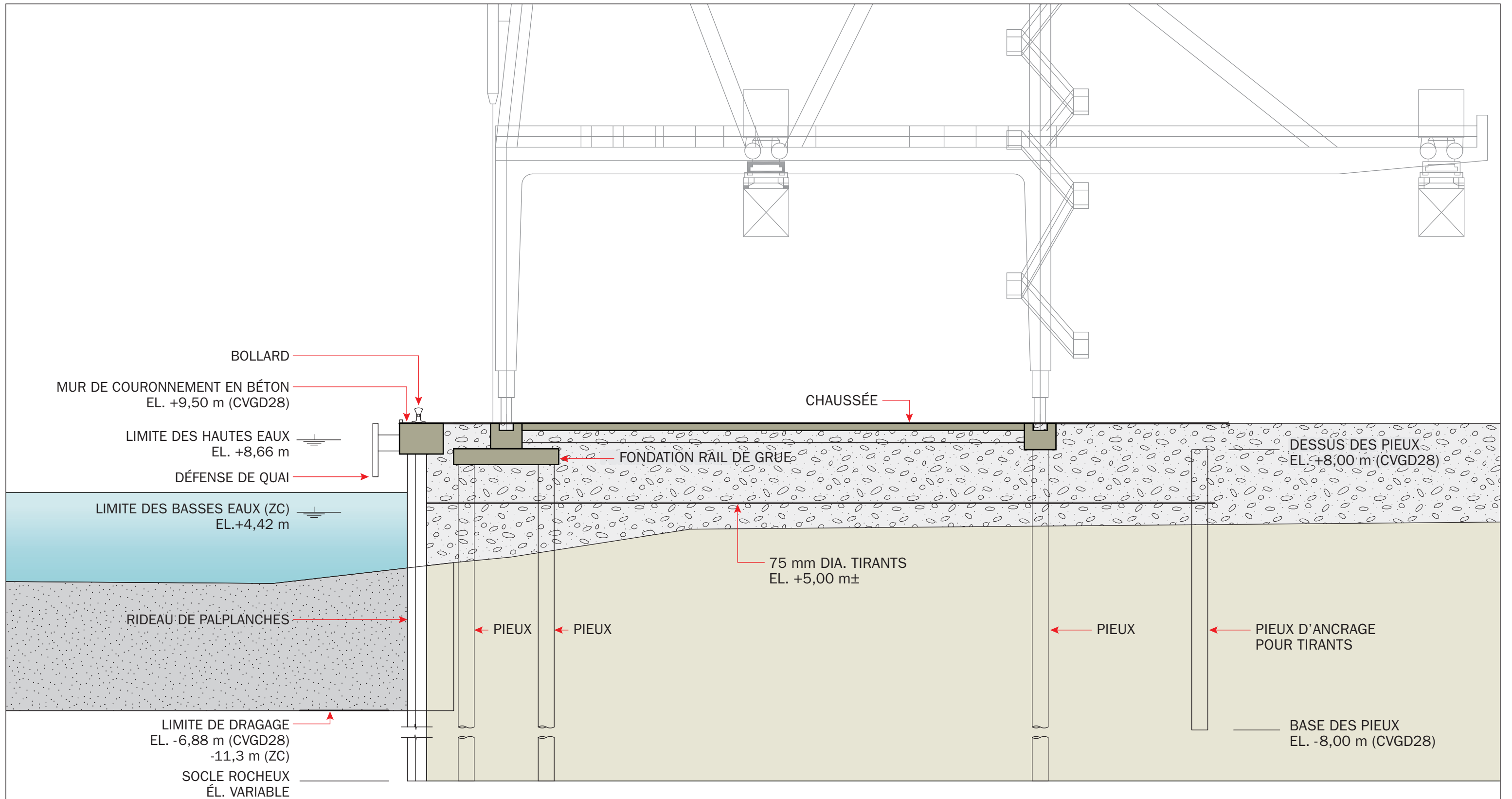
Jusqu'à huit grues-portiques électriques utilisées pour le chargement et le déchargement des navires pourront être installées sur les deux postes à quai. La capacité du terminal de Contrecoeur ainsi aménagé permettrait d'accueillir deux à trois navires par semaine.



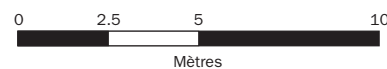


Voie ferrée du CN

- Limite approximative des installations projetées
- Limite de la propriété de l'APM



- Béton
- Zone à remblayer
- Sédiments en place (à draguer)
- Colonne d'eau actuelle
- Terrain naturel



2.4.4 Aire de contrôle des camions

L'aire de contrôle des camions est un espace d'environ 4,43 ha où les transporteurs routiers devront s'arrêter à l'entrée et à la sortie du terminal pour s'identifier et permettre de vérifier l'exactitude des transactions qu'ils viennent réaliser, en conformité avec la réglementation concernant la sûreté portuaire canadienne de Transports Canada pour les accès aux terminaux.

À terme, le projet de terminal de conteneurs à Contrecoeur pourrait accueillir jusqu'à 2 200 camions quotidiennement.

2.4.5 Cour intermodale et gare de triage

Une portion d'environ 10,54 ha du terminal sera consacrée à la cour intermodale et à la gare de triage. La majeure partie de cette zone sera traversée de voies ferrées pour recevoir les trains intermodaux et y réaliser les activités de triage.

Selon l'activité qui s'y déroulera, les voies ferrées constituant la cour intermodale peuvent être catégorisées en trois groupes :

- les « voies de circulation » afin de relier les voies de travail et de triage aux voies du CN. Selon la capacité du terminal, la cadence d'arrivée et de départ des trains pourrait être de deux trains par jour, d'une longueur de 2 500 m à 4 200 m;
- les « voies de triage », au nombre de sept, totaliseront une longueur de 12 000 m;
- les « voies de travail », au nombre de huit, d'une longueur moyenne de 1 000 m chacune.

Des ponts roulants sur rail seront installés afin d'effectuer le transfert des conteneurs.

2.4.6 Cour des conteneurs (zone d'entreposage)

D'une superficie d'environ 16,22 ha, la cour des conteneurs servira de lieu de transit entre les navires et les modes de transport terrestre, ainsi que d'emplacement de stockage temporaire. Des systèmes de ponts roulants électriques seront aménagés pour les activités semi-automatisées de stockage entre les zones de transfert maritime et terrestre et la cour des conteneurs.

Une zone de transfert maritime d'une superficie approximative de 5 ha servira aux activités de transbordement entre les navires à quai et la cour des conteneurs.

Une zone de transfert terrestre d'une superficie approximative de 8,42 ha permettra quant à elle la manutention des conteneurs vers les voies de travail pour le transport ferroviaire ou le chargement pour le transport par camion.



L'éclairage des zones de transfert sera assuré par des mâts d'éclairage d'une hauteur de 30 m dans le but d'assurer la sécurité des employés affectés aux activités s'y déroulant.

2.4.7 Bâtiments de support

Afin d'assurer le bon fonctionnement des activités du nouveau terminal de conteneurs, des bâtiments de support seront nécessaires. Les détails de la conception de ces installations seront à confirmer en fonction des activités prévues par l'exploitant du terminal, mais l'utilisation d'un certain nombre d'entre elles peut déjà être anticipée. La figure 2.7 présente l'emplacement potentiel des infrastructures de support suivantes :

- bureaux administratifs;
- garage mécanique et ateliers d'entretien;
- salle du personnel;
- stationnement du personnel et des visiteurs;
- sous-station électrique et compresseurs.

2.4.8 Synthèse des activités de construction et d'exploitation

Les activités de construction et d'exploitation décrites aux sections précédentes sont synthétisées dans le tableau 2.2.



Fleuve Saint-Laurent

Contrecoeur
Verchères

Garage mécanique et ateliers d'entretien

Salle du personnel

Stationnements

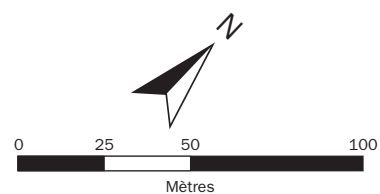
Bâtiment pour sous-station
et compresseurs

Bâtiment administratif

COUR DES CONTENEURS

132 Route Marie-Victorin

- Bâtiments proposés
- ▭ Territoire de l'APM
- ⋯ Limites de municipalités (Verchères et Contrecoeur)



PORT MONTREAL

Terminal maritime de Contrecoeur Figure 2.7

Plan général des bâtiments de support

Tableau 2.2 Synthèse des éléments et activités

COMPOSANTES DU PROJET	ACTIVITÉS DE CONSTRUCTION	ACTIVITÉS D'EXPLOITATION
Aire d'approche, aire d'amarrage et zone d'urgence		
	Dragage des sédiments Gestion <i>in situ</i> et/ou hors site des déblais de dragage	Navigation Manœuvres d'approche et de départ des navires Utilisation de la zone d'ancrage d'urgence comme zone d'attente Attente des remorqueurs lorsqu'inutilisés Dragage d'entretien au besoin
Quai de 2 postes d'amarrage		
	Mise en place du rideau de palplanches par vibration ou battage Maintien en place du rideau de palplanches par l'installation de tirants d'ancrage Remblayage derrière le rideau de palplanches Mise en place des infrastructures de support des grues (fondations et rails) Mise en place des services (alimentation électrique, eau, bornes-fontaines, etc.) Installation de grues portiques électriques (par l'exploitant et en fonction de ses besoins)	Amarrage des navires Transfert par grue de conteneurs entre les navires et la zone de transfert maritime (quai) Alimentation électrique (cold-ironing) des navires amarrés Réapprovisionnement des navires en biens consommables
Cour des conteneurs		
	Nivellement et compaction du terrain Aménagement des surfaces d'entreposage et de circulation, en béton de ciment et béton bitumineux Mise en place des systèmes de drainage des surfaces Installation des services (alimentation électrique, communications, eau, égouts, etc.) Installation de systèmes de ponts roulants électriques de stockage automatisés	Manutention des conteneurs entre la cour et les zones de transfert maritime et terrestre Entreposage temporaire des conteneurs Entreposage temporaire de conteneurs réfrigérés, avec alimentation électrique Chargement et déchargement des camions routiers Circulation de véhicules du terminal et d'équipement de manutention des conteneurs
Cour intermodale		
	Implantation de la gare de triage ferroviaire et de ses accès Pavage et aménagement des accès routiers Installation des services (alimentation électrique, communications, eau, égouts, bornes-fontaines, etc.) Installation de ponts roulants électriques montés sur rails Voies ferrées de circulation Voies ferrées de triage Voies ferrées de travail	Arrivée, entreposage et départ des wagons Assemblage et triage des trains Transfert par grue de conteneurs entre les wagons et la zone de transfert terrestre Réapprovisionnement des locomotives (carburant, etc.) Entretien des wagons et des locomotives
Aire de contrôle des camions		
	Nivelage, drainage et pavage Installation services de base (électricité, communications, accès à l'eau, égouts, bornes-fontaines, etc.) Installation des systèmes d'exploitation de l'exploitant (systèmes de surveillance et de sécurité) Installation des postes de contrôle	Arrivée et départ des camions Identification des camionneurs et des conteneurs à leur entrée et leur sortie Résolution des cas problématiques avec les conducteurs Installations sanitaires pour les camionneurs
Infrastructures routières et ferroviaires		
Route	Construction d'un viaduc routier en collaboration avec le MTQ	Accès des camions à l'aire de contrôle des camions Accès du personnel au stationnement du personnel
Chemin de fer	Raccordement de la voie ferrée actuelle du CN à la cour intermodale	Accès des trains à la cour intermodale par les voies de circulation
Bâtiments et structures de support		
Bureaux administratifs	Mise en place des fondations Construction des structures de bâtiment Installation des services (alimentation électrique, communications, eau, égouts, bornes-fontaines, etc.)	Administration de l'exploitant du terminal, planification des opérations du terminal et des services de support, accueil des systèmes de données et des serveurs informatiques, activités du personnel travaillant à distance au fonctionnement de l'aire de contrôle des camions
Garage mécanique et ateliers d'entretien	Finition intérieure	Entretien et réparation des équipements du terminal
Salle du personnel	Mise en place des équipements de l'exploitant	Vestiaire, douches, aires de repos et pour les repas, accès sécurisé au terminal
Sous-station électrique		Assurer l'alimentation électrique des différents équipements et bâtiments du terminal
Unités de traitement des eaux usées		Traitement des eaux provenant des réseaux sanitaire et pluvial avant leur rejet
Abri des compresseurs		Accueil des compresseurs et réservoirs de pression pour activités ferroviaires (p. ex. tests de freinage)
Installations pour infrastructures d'incendie		Installation et entretien des pompes alimentant le système de protection des incendies
Stationnements du personnel et des visiteurs		Stationnement pour les véhicules personnels

2.5 ÉTAPES DE CONSTRUCTION, D'EXPLOITATION, DE DÉCLASSEMENT ET DE FERMETURE, ET CALENDRIER

2.5.1 Mobilisation et préparation du site

Avant même le début du chantier, des chemins d'accès temporaires devront être aménagés afin de permettre le passage des véhicules lourds nécessaires aux travaux. Une partie du site devra être aménagée afin de recevoir les roulottes et les installations nécessaires à l'accueil du personnel de chantier et du matériel.

Un quai temporaire devra être aménagé à l'est du futur quai, à l'emplacement présenté aux figures 2.5 et 5.1, afin de décharger les chalands transportant les déblais de dragage.

La gestion des déblais de dragage pourrait nécessiter l'aménagement de certaines aires d'assèchement, en fonction de la stratégie de gestion des déblais qui sera favorisée au terme de l'évaluation environnementale. En effet, selon l'option de gestion retenue, une partie ou la totalité des sédiments dragués pourrait être gérée sur le territoire de l'APM à Contrecoeur. Dans ce cas, des merlons ou des chemins-digues permettraient de contenir l'eau se drainant des déblais de dragage et de faciliter la mise en dépôt ainsi que la manipulation des déblais.

Un déboisement sera nécessaire dans certaines zones des travaux de l'APM afin de permettre la mise en place des chemins temporaires et des zones de gestion des déblais de dragage. De façon préliminaire, il est estimé qu'une superficie totale d'environ 9 ha pourrait être déboisée pour ces activités en fonction de la quantité de déblais devant être gérée sur le site de l'APM.

2.5.2 Construction de la structure de quai

La face de quai sera constituée d'un mur de palplanches foncées dans le sol et le roc, puis stabilisées par des tiges d'ancrage fixées à des pieux battus dans la rive. Afin d'amener l'intérieur de l'enceinte du quai près de son élévation finale, environ 282 000 m³ de matériaux d'emprunt ayant des caractéristiques géotechniques appropriées pour le quai seront nécessaires.

2.5.3 Dragage des zones d'approche et d'amarrage

Les navires venant s'amarrer au terminal portuaire de Contrecoeur requérant une profondeur minimale de 11,3 m, le dragage des zones d'approche et d'amarrage sera réalisé jusqu'à une profondeur de -11,3 m ZC. Ce dragage sera réalisé sur une surface de 17,48 ha et nécessitera l'excavation de 832 000 m³ de sédiments en place.

Les déblais seront transportés vers la rive dans des chalands, déchargés dans des camions au quai temporaire, puis transportés vers leur lieu de gestion. Les travaux pourront se dérouler 24 heures par jour pour réaliser l'ensemble du dragage le plus rapidement



possible. La cadence et la durée des travaux de dragage seront déterminées principalement en fonction de la stratégie de gestion des déblais de dragage dans la fenêtre de temps permise par la réglementation applicable et considérant les conditions climatiques.

2.5.4 Construction d'un viaduc routier

La construction d'un viaduc routier surélevé au niveau de la route 132 sera nécessaire afin d'améliorer la fluidité de la circulation locale. Cet aménagement sera réalisé avec l'approbation du ministère des Transports du Québec (MTQ) et en respect des règles de conception et de sécurité.

2.5.5 Aménagement des aires du terminal, construction des bâtiments et implantation des services et équipements

Dès que l'aménagement des principales infrastructures du terminal sera suffisamment avancé, les services tels que l'aqueduc, les réseaux pluviaux et sanitaires et l'électricité pourront être mis en place.

Une fois les services aménagés, les surfaces des espaces tels que la cour des conteneurs, la cour intermodale ou l'aire de contrôle des camions pourront être nivelées et les voies de circulation, pavées et ferrées, pourront être complétées.

Finalement, les équipements mobiles comme les différents systèmes de levage (grues-portiques, ponts roulants, etc.) seront mis en place. Les différents bâtiments pourront être construits en parallèle à ces activités.

2.5.6 Démobilisation et réaménagement du site

Au terme des travaux, les entrepreneurs effectueront la démobilisation de leurs équipements et le site pourra être remis en état. Cela impliquera le démantèlement des chemins temporaires et des infrastructures temporaires pour le personnel de chantier et la machinerie, ainsi que la végétalisation des secteurs impactés, notamment par la plantation d'arbres et l'ensemencement des sols à nu.

2.5.7 Calendrier prévu, durée et déroulement

L'ensemble des travaux, présentés sur un échancier résumé au tableau 2.3, devrait durer environ quatre années à partir du début de la mobilisation de l'entrepreneur.

2.5.8 Déclassement et fermeture

Aucune planification pour le déclassement et la fermeture du terminal n'a été évaluée puisque celui-ci devrait être exploité au-delà de l'horizon prévisible. Toutefois, en cas de mise hors service et du transfert de certains actifs du terminal en vue d'en changer la vocation, l'APM s'assurera qu'un processus diligent soit mis en place pour bien identifier le partage des responsabilités avec l'opérateur de la remise en état des sites concernés selon la réglementation applicable.



2.6 ÉMISSIONS, REJETS ET DÉCHETS

2.6.1 Gestion des déblais de dragage

La grande majorité des sédiments devant être excavée est constituée de sols dits cohésifs, soit des silts et des argiles de la mer de Champlain. Ce type de matériau ne présentant pas de caractéristiques géotechniques permettant de l'utiliser dans la construction d'ouvrages, il ne pourra être valorisé dans les infrastructures aménagées par l'APM, à l'exception de structures nécessitant une faible capacité portante comme des murs-écrans (visuels et/ou sonores) en périphérie du terminal.

Trois options de gestion des déblais de dragage sont envisagées :

- Les déblais de dragage pourraient être transportés par camion vers des sites extérieurs pour y être valorisés dans le cadre de projets de réhabilitation. Ces sites pourraient accepter les matériaux dragués dans le cadre de leur plan de restauration du sol respectant la réglementation applicable.
- La totalité des déblais de dragage pourrait être gérée sur le territoire de l'APM. Les matériaux gorgés d'eau et difficilement manipulables par la machinerie devraient alors être déposés dans des aires d'assèchement qui auront été aménagées lors de la phase de mobilisation et de préparation du site. Les zones du territoire de l'APM pouvant accueillir ces déblais sont présentées à la figure 2.8. Les eaux issues de l'assèchement des sédiments seraient acheminées vers un système de traitement des eaux avant d'être rejetées au fleuve, conformément à la réglementation en vigueur. Une fois le contenu des bassins convenablement asséché, ces surfaces seront réaménagées en priorisant l'utilisation agricole locative, lorsque possible. Les zones où cet usage sera impraticable seront simplement végétalisées. Vu la faible capacité portante anticipée pour les matériaux asséchés, aucune structure importante ne pourra être construite dans ces aires.
- Une combinaison des deux options décrites ci-dessus. Ainsi, les déblais de dragage seraient valorisés sur un site externe le jour et sur le territoire de l'APM la nuit, permettant de poursuivre les activités de dragage 24 heures par jour, si requis. La proportion de sédiments à éliminer par chaque option reste à déterminer.



2.6.2 Sources et lieux de rejets liquides

Pour des fins de planification, il est considéré que le terminal portuaire de Contrecoeur ne soit pas desservi par un système d'égouts municipal. À cet égard, durant la phase d'exploitation du terminal, les eaux usées (sanitaires) et pluviales seront traitées par des unités de traitement aménagées sur place permettant un rejet conforme à la réglementation en vigueur.

Les huiles usées issues des activités d'entretien mécanique seront récupérées et éliminées par un fournisseur accrédité à cet effet comme c'est la pratique courante. De plus, les aires de travail et de nettoyage des véhicules et de la machinerie seront recouvertes d'une dalle de surface non poreuse. Un drainage distinct collectera alors les eaux de lavage qui seront canalisées vers des systèmes de récupération d'eau reliés à un séparateur d'huile. Les huiles ainsi recueillies seront éliminées de la même façon que les huiles usées issues de l'entretien mécanique.

2.6.3 Contaminants atmosphériques

Les rejets de contaminants atmosphériques anticipés pendant l'aménagement des nouvelles installations de même que pendant les activités du terminal sont principalement les gaz à effet de serre (GES), les oxydes d'azote (NO, NO₂), le dioxyde de soufre (SO₂), le monoxyde de carbone (CO), l'ozone (O₃), les composés organiques volatils (COV) ainsi que des matières particulaires (MP). Les émissions seront principalement rattachées aux équipements mobiles pendant les travaux de construction et lors des activités du terminal.

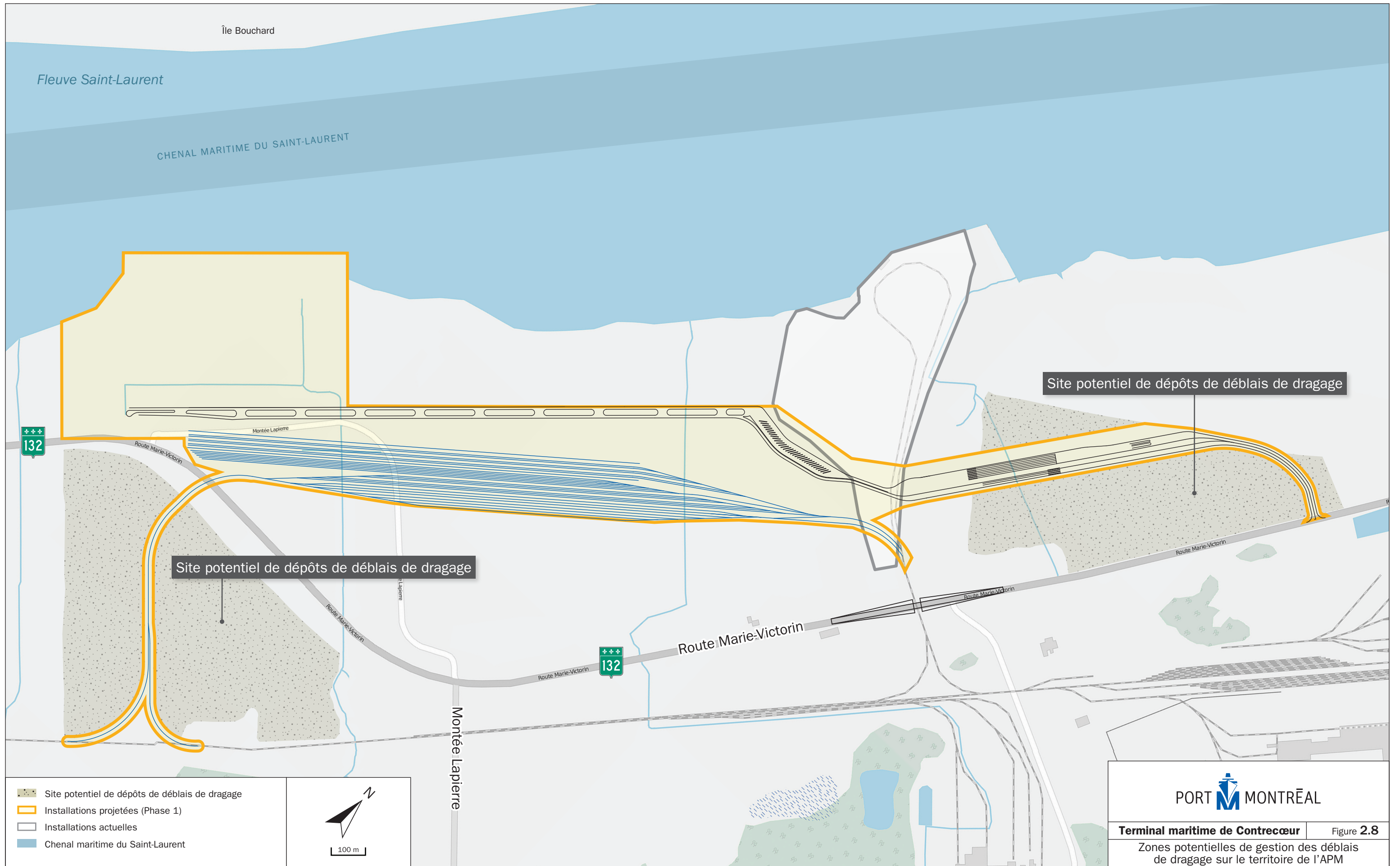
2.6.4 Types de déchets et plans d'élimination

Occasionnellement, les navires doivent éliminer les déchets domestiques de l'équipage. Ces déchets seront gérés par les agents des navires qui feront appel à une entreprise dûment autorisée pour en faire la cueillette aux navires. Ces déchets seront alors traités en conformité avec la réglementation en vigueur.

Les déchets domestiques produits par le personnel lors des travaux d'aménagement et pendant les activités portuaires seront acheminés hors site vers des installations disposant des autorisations réglementaires.

Durant la période hivernale, le déneigement des surfaces du terminal entraînera l'accumulation de neige. L'option de transporter la neige hors site dans un lieu autorisé sera évaluée, de même que l'aménagement sur le terminal de dépôts de neige conçus conformément aux normes et règlements en vigueur pour leur entreposage saisonnier. Un programme de suivi de la qualité des eaux de surface et souterraine sera appliqué afin de s'assurer du bon fonctionnement de l'entreposage de la neige et du système de drainage mis en place.





PROJET D'AGRANDISSEMENT DU TERMINAL PORTUAIRE DE CONTRECŒUR

CHAPITRE 3 – PLAN D'UTILISATION DES SOLS ET PROPRIÉTÉ FONCIÈRE

3 PLAN D'UTILISATION DES SOLS ET PROPRIÉTÉ FONCIÈRE

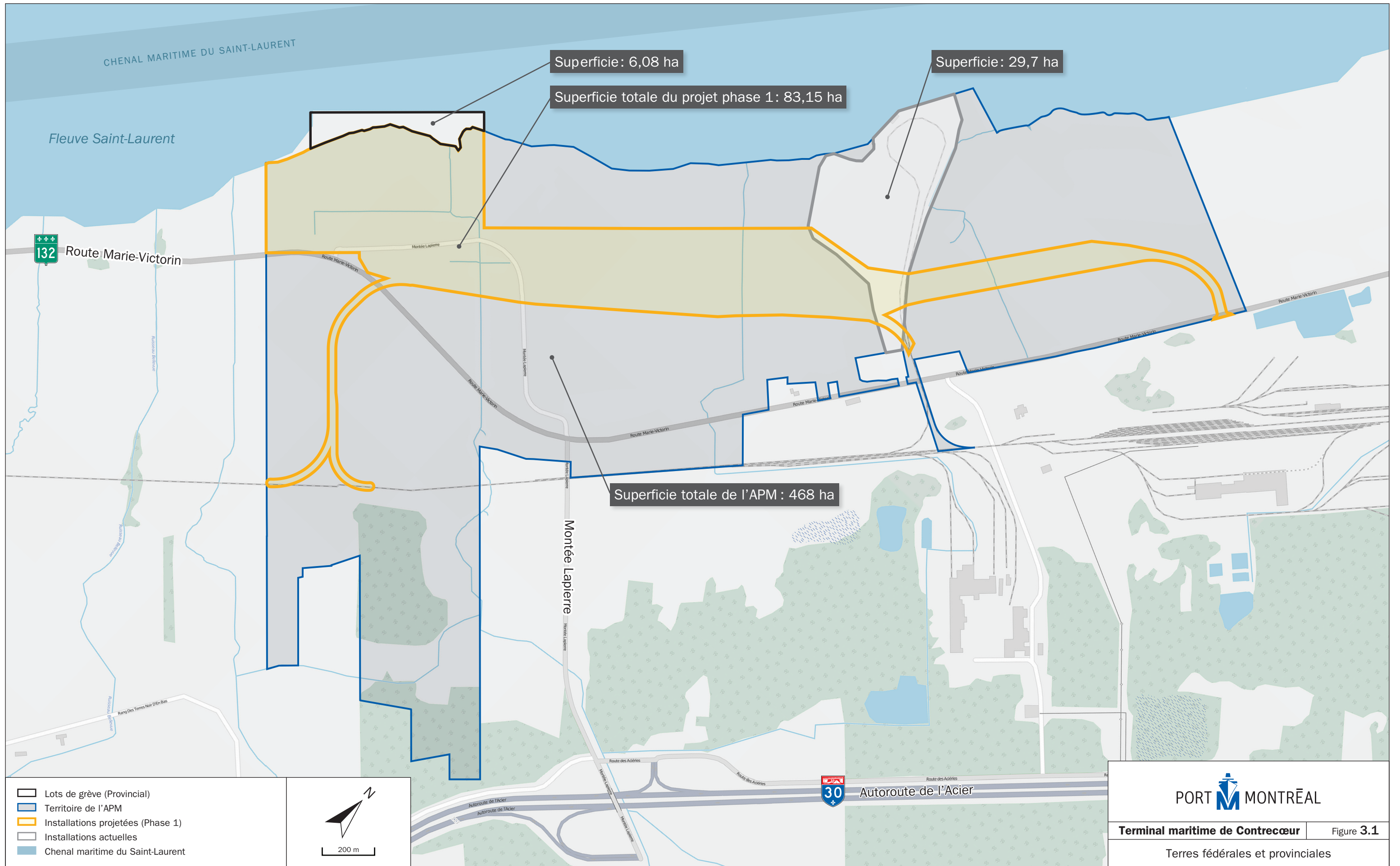
Tel que prévu dans le plan d'utilisation des sols de l'APM (2000) et en conformité avec sa stratégie de développement, le secteur ouest de la propriété foncière de Contrecoeur est destiné à l'aménagement d'une aire de manutention et d'entreposage de conteneurs.

L'ensemble de la propriété foncière de l'APM est localisé sur le territoire de la ville de Contrecoeur, laquelle est située dans la Municipalité régionale de comté (MRC) de Marguerite-D'Youville.

Sur les 468 ha constituant la réserve foncière administrée par l'APM à Contrecoeur, environ 30 ha sont utilisés actuellement pour les activités de manutention de vrac solide. La surface terrestre qui sera occupée par les nouvelles installations suite au projet d'agrandissement sera d'environ 89 ha, dont près de 83 ha sur les terres fédérales administrées par l'APM, et environ 6 ha, correspondant à une section du quai aménagé dans le lit du fleuve, sur des terres provinciales. À la suite de démarches de l'APM auprès du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), mandataire du gouvernement du Québec, un accord de principe sur les droits superficiaires a été conclu en 2014 pour l'occupation des lots de grève concernés.

La figure 3.1 illustre la propriété foncière de l'APM et les terres provinciales (lots de grève) requises dans le cadre du projet.





PROJET D'AGRANDISSEMENT DU TERMINAL PORTUAIRE DE CONTRECŒUR

CHAPITRE 4 – PARTICIPATION FÉDÉRALE – SOUTIEN FINANCIER ET EXIGENCES LÉGISLATIVES

4 PARTICIPATION FÉDÉRALE – SOUTIEN FINANCIER ET EXIGENCES LÉGISLATIVES

Le projet sera développé et financé en partie par l'APM et par le biais de fonds privés, d'accords commerciaux et de sources de financement des gouvernements fédéral et provincial.

Environ 93 % des installations doivent être construites sur les terres de la Couronne gérées par l'APM. La figure 3.1 fournit des détails sur les terres fédérales et provinciales concernées.

En plus de l'exigence prévue pour approbation en vertu de la LCÉE 2012, le projet peut nécessiter des permis et des autorisations environnementales, lesquels sont résumés dans le tableau 4.1.



Tableau 4.1 Permis et autorisations

Loi applicable	Autorisation requise (ministère)	Déclencheur de la loi	Description des enjeux liés au projet
<p><i>Loi sur les pêches</i> alinéa 35(2)b) Paragraphe 35(1)</p> <p><i>Règlement sur les demandes d'autorisation visées à l'alinéa 35(2)b) de la Loi sur les pêches</i></p>	<p>Autorisation d'effectuer un ouvrage, une entreprise ou une activité entraînant des dommages sérieux à tout poisson (Ministère Pêches et Océans Canada (MPO))</p>	<p>« Il est interdit d'exploiter un ouvrage ou une entreprise ou d'exercer une activité entraînant des dommages sérieux à tout poisson visé par une pêche commerciale, récréative ou autochtone, ou à tout poisson dont dépend une telle pêche. » <i>Loi sur les pêches</i> paragraphe 35(1)</p>	<p>Destruction et perturbation de l'habitat du poisson à l'intérieur des aires de dragage et de remblais.</p>
<p><i>Loi sur les espèces en péril (LEP)</i> Paragraphe 32(1) Paragraphe 58(1) Article 73</p>	<p>Permis (MPO pour les espèces aquatiques, Environnement Canada pour les espèces terrestres)</p> <p>« Le ministre compétent peut conclure avec une personne un accord l'autorisant à exercer une activité touchant une espèce sauvage inscrite, tout élément de son habitat essentiel ou la résidence de ses individus, ou lui délivrer un permis à cet effet. » LEP Paragraphe 73(1)</p>	<p>« Il est interdit de tuer un individu d'une espèce sauvage inscrite comme espèce disparue du pays, en voie de disparition ou menacée, de lui nuire, de le harceler, de le capturer ou de le prendre. » LEP, paragraphe 32(1).</p> <p>« Sous réserve des autres dispositions du présent article, il est interdit de détruire un élément de l'habitat essentiel d'une espèce sauvage inscrite comme espèce en voie de disparition ou menacée — ou comme espèce disparue du pays dont un programme de rétablissement a recommandé la réinsertion à l'état sauvage au Canada :</p> <p>a) si l'habitat essentiel se trouve soit sur le territoire domanial, soit dans la zone économique exclusive ou sur le plateau continental du Canada;</p> <p>b) si l'espèce inscrite est une espèce aquatique;</p> <p>c) si l'espèce inscrite est une espèce d'oiseau migrateur protégée par la Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs. » LEP Paragraphe 58(1)</p>	<p>Travaux à proximité de l'habitat essentiel du chevalier cuirvé.</p> <p>Présence potentielle du dard de sable et du fouille-roche gris dans l'aire des travaux.</p>



PROJET D'AGRANDISSEMENT DU TERMINAL PORTUAIRE DE CONTRECŒUR

CHAPITRE 5 – CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL ET SOCIOÉCONOMIQUE

5 CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL ET SOCIOÉCONOMIQUE

5.1 DESCRIPTION DU MILIEU

5.1.1 Milieu physique

5.1.1.1 Climat

Le climat dans la région de Contrecoeur est de type continental humide avec des écarts de température importants, un hiver long et froid et des précipitations abondantes. Les précipitations annuelles totales sont d'environ 1 019 mm, dont 809 mm de pluie et 209 cm de neige. La couverture de neige est présente 126 jours par année.

Les vents dominants dans la région sont principalement de l'ouest et du sud-ouest. La vitesse moyenne annuelle est de 15,9 km/h, celle-ci étant plus faible en été qu'en hiver. La vitesse des vents dépasse rarement 30 km/h.

5.1.1.2 Géologie

Contrecoeur se situe dans la province géologique des basses-terres du Saint-Laurent et plus précisément dans la Formation Nicolet du Groupe de Lorraine (âge d'Ordovicien supérieur). Les basses-terres du Saint-Laurent reposent sur une plate-forme de roches sédimentaires (calcaire, shale et grès) d'âge paléozoïque déposées en strates horizontales à subhorizontales.

Jusqu'à quatre horizons stratigraphiques sont observés sur le site : une argile silteuse, un dépôt fluvio-glaciaire, un dépôt glaciaire (till) et le roc.

5.1.1.3 Nature et qualité des sols

Plusieurs types de sols sont présents en surface sur le site de Contrecoeur, dont des remblais, des sols organiques et des sols remaniés.

Comme la plupart des secteurs où seront aménagées les nouvelles installations portuaires à l'ouest sont situés sur des terres n'ayant pas soutenu d'activités industrielles, il n'est pas anticipé que les sols soient contaminés à ces endroits. La réalisation d'une évaluation environnementale de site phases I et II est prévue en 2016 dans l'aire visée par le nouveau terminal.



5.1.1.4 Nature et qualité des sédiments

Un dépôt cohérent d'une épaisseur de 15 m à 19 m constitué principalement d'argile silteuse avec des traces de sable est présent dans l'ensemble de la zone visée par les travaux de dragage pour le projet. Cette argile silteuse, qui correspond aux argiles postglaciaires de la mer de Champlain, est de consistance raide à très raide. En surface, des sédiments alluviaux constitués de sable avec des proportions variables de silt et d'argile recouvrent le lit du fleuve sur une portion de l'aire visée par les travaux de dragage ou de remblayage.

Les sédiments alluviaux dans les aires visées par les travaux de dragage sont généralement de bonne qualité, les concentrations dans les échantillons analysés respectant la Concentration d'effets occasionnels (CEO) des Critères pour l'évaluation de la qualité des sédiments au Québec (CEQSQ) ou du critère A de la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés du MDDELCC. Dans le cas des concentrations mesurées dans les échantillons contenant des argiles postglaciaires, elles présentent toutes des dépassements de la Concentration d'effets occasionnels (CEO), mais demeurent inférieures à la concentration d'effets fréquents (CEF) des Critères pour l'évaluation de la qualité des sédiments au Québec ou se situent dans la plage A-B de la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés du MDDELCC. Les dépassements observés sont liés aux concentrations naturelles relativement élevées pour certains métaux dans les argiles postglaciaires.

5.1.1.5 Eaux de surface et drainage

Les eaux de surface de l'ensemble du territoire de l'APM à Contrecoeur se drainent en empruntant trois cours d'eau qui traversent le territoire du sud vers le nord et qui se jettent dans le fleuve Saint-Laurent (figure 5.1). Le ruisseau 1 draine la portion est du territoire et reçoit l'effluent de l'usine Contrecoeur-Est d'ArcelorMittal. Le ruisseau 2 traverse le centre du territoire et reçoit l'effluent de l'usine Contrecoeur-Ouest d'ArcelorMittal. Le troisième cours d'eau, le Fossé noir, draine la partie ouest du territoire de l'APM et les terres avoisinantes, incluant l'aire boisée au sud de la route 132. Ce dernier cours d'eau traverse l'aire qui accueillerait le terminal projeté. Ces trois cours d'eau traversent la route 132 avant d'entrer sur le territoire de l'APM et reçoivent donc l'eau des fossés de drainage de cette route.

En ce qui concerne la rive du fleuve Saint-Laurent, une partie du territoire de l'APM se trouve dans la plaine inondable du fleuve. Les aires qui sont inondées en période de crue typique (zone d'inondation de récurrence de deux ans s'étendant jusqu'à l'élévation géodésique 7,35 m) sont illustrées à la figure 5.1. Des dépressions à l'intérieur de ces aires demeurent inondées et forment des mares isolées du fleuve lorsque son niveau s'abaisse.



5.1.1.6 Eaux souterraines

À proximité du fleuve, le niveau de l'eau souterraine est très près de la surface du sol et peut varier selon les années, les saisons et les conditions climatiques. L'unité hydrostratigraphique du site est de classe III, caractérisée par de piètres caractéristiques hydrauliques et aucun puits d'alimentation en eau potable. La qualité des eaux souterraines sera évaluée dans le cadre de l'évaluation environnementale de site, phases I et II, prévue en 2016 dans l'aire visée par le nouveau terminal.

5.1.1.7 Bathymétrie

Du côté ouest du terminal existant, le fond du fleuve près de la rive forme un vaste plateau de faible profondeur dont l'élévation géodésique varie de 0 à 1 m couvrant une largeur d'environ 200 m à partir de la rive. Au large de ce plateau, la profondeur augmente progressivement jusqu'à une élévation géodésique de 12,9 m. Cependant, dans le secteur plus en amont et qui accueillerait le terminal projeté, la pente au large du plateau est plus prononcée et les profondeurs atteignent rapidement une élévation géodésique de 15,4 m (figure 5.1).

5.1.1.8 Qualité de l'eau

De façon générale, la contamination bactériologique du secteur en aval de Montréal provient des stations d'épuration des villes de Montréal, Longueuil et Repentigny, qui n'assurent pas la désinfection complète des eaux usées traitées, ainsi que des débordements des réseaux d'égouts en temps de forte pluie dans la région de Montréal. L'eau entre Varennes et Trois-Rivières près de la rive nord est de qualité très variable, tandis que celle près de la rive sud est bonne ou satisfaisante.

Concernant les autres paramètres habituellement mesurés (phosphore, nitrite, nitrate, azote ammoniacal, chlorophylle *a* totale), la plupart des stations ont présenté en 2006-2008 une concentration médiane inférieure ou égale aux critères de qualité de l'eau. En ce qui a trait aux teneurs en métaux dans l'eau du fleuve, aucun dépassement des critères de la protection de la vie aquatique n'a été noté dans la région de Contrecoeur durant la période allant de 1999 à 2008.

5.1.1.9 Qualité de l'air

Parmi les principales activités susceptibles d'influencer actuellement la qualité de l'air dans la région de Contrecoeur, figurent notamment les activités industrielles du secteur et, dans une moindre mesure, la circulation routière et les activités agricoles. Ces activités peuvent contribuer à augmenter les concentrations dans l'air de particules totales et de particules fines, de monoxyde de carbone, les oxydes d'azote, de dioxyde de soufre, de métaux et de composés organiques volatils (COV).



5.1.1.10 Environnement sonore

Les principales sources de bruit dans le secteur sont la circulation sur la route 132 et la montée Lapierre, les activités liées aux activités industrielles du secteur, la circulation ferroviaire et, dans une moindre mesure, les activités agricoles et le passage d'avions.

5.1.2 Milieu biologique

5.1.2.1 Végétation terrestre

Le territoire de l'APM à Contrecoeur contient différents types de milieux terrestres, dont des terres utilisées à des fins agricoles locatives, des friches et des boisés.

Le secteur entre le ruisseau 2 et le Fossé noir, qui est visé par la cour intermodale et de triage proposée, est majoritairement constitué de terres utilisées à des fins agricoles locatives. Dans la partie ouest de ce secteur, une friche herbacée dominée par le phalaris roseau (*Phalaris arundinacea*) est présente entre les terres agricoles et les habitats riverains. L'érable argenté (*Acer saccharinum*) est l'espèce dominante de la bordure nord de la friche, alors que le frêne rouge (*Fraxinus pennsylvanica*) domine dans la frange sud. La friche est ponctuée de bosquets de cornouiller stolonifère (*Cornus stolonifera*) et de saules arbustifs. Une zone de friche se trouve également au sud des terres agricoles, principalement dominée par la verge d'or très élevée (*Solidago altissima*), l'impatiens du Cap (*Impatiens capensis*), le chardon (*Cirsium* sp.) et le framboisier (*Rubus idaeus*), de même qu'une bande boisée, où dominent le peuplier deltoïde (*Populus deltoides*), le frêne rouge et l'érable à Giguère (*Acer negundo*).

Essentiellement occupé par des terres utilisées à des fins agricoles, le secteur ouest du territoire comporte une friche herbacée séparée par un boisé de saules et frênes rouges matures. La friche et le boisé sont des milieux mésiques qui présentent localement certains indices de milieux humides.

5.1.2.2 Milieux humides

Le littoral du territoire de l'APM est occupé par des marais riverains et par des zones marécageuses (figure 5.1).

À l'ouest du Fossé noir, à l'endroit visé pour la construction des nouveaux postes à quai, la partie de la rive la plus à l'ouest comprend une végétation éparse à travers le substrat rocaillieux, tandis que le phalaris roseau (*Phalaris arundinacea*) occupe la partie est. L'aire visée par le nouveau quai recoupe également une petite partie des marais et marécages riverains juste à l'est du Fossé noir. Les principales espèces qui composent les marais riverains sont la spartine pectinée (*Spartina pectinata*), le phragmite commun (*Phragmites australis*) et le scirpe d'Amérique (*Schoenoplectus pungens*). Les zones marécageuses sont surtout dominées par l'érable argenté, le frêne rouge et le peuplier deltoïde.



5.1.2.3 Herbiers aquatiques submergés

Le littoral en front du territoire de l'APM à Contrecoeur est colonisé par des herbiers aquatiques. Entre le terminal portuaire existant et le site proposé du nouveau terminal, la majorité des herbiers couvrent plusieurs superficies continues, les autres présentant une couverture plutôt discontinue (figure 5.1). À l'est du terminal existant, les herbiers sont tous continus et l'herbier principal s'étendrait possiblement au-delà de la limite est du territoire pour rejoindre les herbiers entourant les îles de Contrecoeur.

Ces herbiers sont homogènes et caractérisés par une faible vitesse du courant, une couverture végétale élevée, une profondeur d'eau moyenne d'environ un mètre ainsi qu'un substrat de sable silteux. Les plantes dominantes sont la vallisnérie d'Amérique (*Vallisneria americana*), qui constitue en moyenne 92 % de la couverture végétale, et les potamots (*Potamogeton* sp.). Le myriophylle à épi (*Myriophyllum spicatum*) est également présent.

Sur les fonds argileux retrouvés devant la partie la plus à l'ouest du territoire de l'APM et qui est visée par la construction des nouveaux postes à quai, certaines zones sont occupées par des plantes aquatiques basses qui forment un tapis végétal épars.

5.1.2.4 Invertébrés benthiques

Les relevés effectués dans les sédiments du fleuve devant le territoire de l'APM à Contrecoeur indiquent que les peuplements benthiques sont composés principalement de chironomidés, d'amphipodes, de cératopogonidés, d'annélides, d'oligochètes et d'hydropsychidés.

Les sites présentant les densités les plus élevées sont généralement dominés par un seul taxon, les chironomidés. Les fonds des aires en eaux plus profondes à l'ouest du terminal existant sont constitués d'argile postglaciaire compactée et de roches, un substrat supportant des peuplements peu denses et peu diversifiés.

La faune benthique associée aux herbiers aquatiques est dominée par les amphipodes suivi des annélides.

5.1.2.5 Poissons

Le territoire de l'APM à Contrecoeur présente des habitats utilisés par la faune ichthyenne, dont l'habitat riverain du fleuve Saint-Laurent, les ruisseaux et fossés traversant le territoire et les milieux humides dans la plaine d'inondation du fleuve. Ces habitats ont fait l'objet de pêches expérimentales visant à décrire leur utilisation par les poissons.

Environ une vingtaine d'espèces a été capturée dans les marais riverains du fleuve et leur utilisation pour l'alevinage a également été confirmée. La majorité des alevins appartiennent aux familles des cyprinidés et des catostomidés. Ces marais sont utilisés par



de petits spécimens d'espèces sportives tels le doré jaune (*Sander vitreus*), le grand brochet (*Esox lucius*) et la perchaude (*Perca flavescens*). Des alevins de catostomidés, ainsi que des poissons de plus grande taille tels que la barbue de rivière (*Ictalurus punctatus*) et la couette (*Carpionodes cyprinus*) ont été observés à l'embouchure du ruisseau 2. Des alevins de cyprinidés ont entre autres été capturés à l'embouchure du Fossé noir.

En ce qui concerne les ruisseaux traversant le territoire, les relevés montrent la présence de certaines espèces dont l'épinoche à cinq épines (*Culea inconstans*), le mullet à cornes (*Semotilus atromaculatus*), le mullet perlé (*Margariscus margarita*) et le tête rose (*Notropis rubellus*).

Le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) rapporte la présence de d'autres espèces de poissons dans le secteur de Contrecoeur, dont la barbotte brune (*Ameiurus nebulosus*), le chabot tacheté (*Cottus bairdi*), le chevalier cuivré (*Moxostoma hubbsi*), le doré noir (*Stizostedion canadense*), l'esturgeon jaune (*Acipenser fulvescens*), le maskinongé (*Esox masquinongy*), l'ouitouche (*Semotilus corporalis*) et le suceur rouge (*Moxostoma macrolepidotum*).

Des zones de fraie sont répertoriées dans la région de Contrecoeur. Les plus rapprochées du terminal portuaire de Contrecoeur se trouvent à la pointe ouest de l'île Bouchard et dans les îles de Contrecoeur.

5.1.2.6 Oiseaux

Des inventaires de la faune avienne réalisés sur l'ensemble du territoire de l'APM à Contrecoeur entre 2008 et 2012 ont permis de recenser une centaine d'espèces d'oiseaux.

Les marais et marécages riverains, incluant ceux à l'est du Fossé noir, sont utilisés par la sauvagine au cours de la migration printanière. Des espèces, dont le canard branchu (*Aix sponsa*), le chipeau (*Anas strepera*), le colvert (*Anas platyrhynchos*), le pilelet (*Anas acuta*) et le garrot à œil d'or (*Bucephala clangula*), de même que la bernache du Canada (*Branta canadensis*), ont été observées dans ces milieux. En ce qui a trait aux limicoles, les observations n'ont pas permis de noter une fréquentation particulière de la zone riveraine. La rive du fleuve est utilisée par d'autres espèces associées aux milieux aquatiques tels que les cormorans, goélands, sternes et hérons.

Dans les boisés et friches du site, les espèces les mieux représentées sont le bruant chanteur (*Melospiza melodia*), le carouge à épaulettes (*Agelaius phoeniceus*), la paruline jaune (*Dendroica petechia*), la paruline masquée (*Geothlypis trichas*), la grive fauve (*Catharus fuscescens*) et le merle d'Amérique (*Turdus migratorius*). Dans les forêts matures au sud de la voie ferrée, l'avifaune est dominée par les espèces forestières, dont la grive



fauve, la grive des bois (*Hylocichla mustelina*), la paruline couronnée (*Seiurus aurocapilla*), le pic maculé (*Sphyrapicus varius*) et le pioui de l'Est (*Contopus virens*).

5.1.2.7 Mammifères

À partir d'inventaires, quelque seize espèces de mammifères ont été observées sur le territoire de l'APM à Contrecoeur. Les espèces identifiées sont toutes communes et relativement tolérantes aux activités humaines :

- musaraigne cendrée (*Sorex cinereus*);
- condylure à nez étoilé (*Condylura cristata*);
- souris sylvestre (*Peromyscus maniculatus*);
- souris à pattes blanches (*Peromyscus leucopus*);
- souris sauteuse des champs (*Zapus hudsonius*);
- souris sauteuse des bois (*Napeozapus insignis*);
- tamia rayé (*Tamias striatus*);
- écureuil gris (*Sciurus carolinensis*);
- écureuil roux (*Tamiasciurus hudsonicus*);
- marmotte commune (*Marmota monax*);
- rat musqué (*Ondatra zibethicus*);
- cerf de Virginie (*Odocoileus virginianus*);
- coyote (*Canis latrans*);
- renard roux (*Vulpes vulpes*);
- mouffette rayée (*Mephitis mephitis*);
- raton laveur (*Procyon lotor*).

5.1.2.8 Herpétofaune

Des inventaires de l'herpétofaune ont permis de confirmer la présence de neuf espèces d'amphibiens et de deux espèces de reptiles sur le territoire de l'APM ou à proximité immédiate :

- grenouille léopard (*Rana pipiens*);
- grenouille des bois (*Rana sylvatica*);
- grenouille verte (*Rana clamitans*);
- ouaouaron (*Rana catesbeiana*);
- rainette faux-grillon de l'Ouest (*Pseudacris triseriata*);
- rainette crucifère (*Pseudacris crucifer*);
- rainette versicolore (*Hyla versicolor*);
- crapaud d'Amérique (*Bufo americanus*);
- salamandre à points bleus (*Ambystoma laterale*);
- couleuvre rayée (*Thamnophis sirtalis*);
- tortue peinte (*Chrysemis picta*).



Dans l'ensemble, les sites les plus importants pour la reproduction des amphibiens comprennent le marais entre le Fossé noir et le ruisseau 2, qui est utilisé par la grenouille léopard, la grenouille des bois et la grenouille verte, ainsi que les zones marécageuses et les boisés humides au sud de la voie ferrée, qui sont utilisés par la grenouille des bois, la rainette faux-grillon de l'Ouest, la rainette crucifère et la salamandre à points bleus. Ce dernier secteur n'est pas concerné par le présent projet. En ce qui concerne la grenouille verte et le crapaud d'Amérique, leurs territoires de reproduction sont plus dispersés sur le site.

5.1.2.9 Espèces en péril

Étant donné la variété des habitats présents sur le territoire de l'APM à Contrecoeur, des espèces en péril, incluses à l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP) fédérale ou ayant été désignées menacées ou vulnérables en vertu de la *Loi sur les espèces menacées et vulnérables* du Québec (LEMV), y ont un potentiel de présence.

En ce qui a trait aux mammifères, aucune espèce en péril n'a un potentiel de présence sur le site. En ce qui concerne les oiseaux, les espèces en péril qui ont un potentiel de présence sur le site sont : l'engoulevent bois-pourri, le hibou des marais, la paruline à ailes dorées, la paruline du Canada, le petit blongios, la pie-grièche migratrice, le pic à tête rouge, le quiscale rouilleux, le pygargue à tête blanche et le faucon pèlerin. De ces espèces, le quiscale rouilleux, le faucon pèlerin, le pygargue à tête blanche et le petit blongios ont été observés sur le territoire de l'APM, mais pas dans le secteur concerné par les nouveaux aménagements.

Toutes les espèces en péril de reptiles dont la distribution géographique recoupe la zone d'étude sont susceptibles de trouver des habitats favorables sur le territoire dont : la couleuvre tachetée ainsi que les tortues des bois, géographique et serpentine. Le Conseil de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ) rapporte des mentions d'occurrence pour la tortue géographique qui a été recensée dans les îles du Saint-Laurent à la hauteur de Contrecoeur.

Chez les amphibiens, la présence de la rainette faux-grillon de l'Ouest a été confirmée dans la partie du territoire au sud de la voie ferrée. Cette espèce, qui est retrouvée au Québec à la limite nord-est de sa distribution, est désignée menacée en vertu de la LEP et désignée comme vulnérable en vertu de la LEMV. Elle est absente des aires visées par les travaux proposés.

En ce qui a trait aux poissons, trois espèces en péril sont confirmées dans la région, soit le chevalier cuivré, le chevalier de rivière et le méné d'herbe. De plus, le dard de sable et le fouille-roche gris ont un potentiel de présence le long des rives sableuses du fleuve.



Dans le cas des invertébrés, le monarque, qui figure sur la liste de l'annexe 1 de la LEP, est vraisemblablement présent sur le territoire puisqu'on y trouve des zones recouvertes de plantes à fleurs, comprenant entre autres l'asclépiade, espèce essentielle à ce papillon pour compléter son cycle vital.

5.1.3 Milieu humain

5.1.3.1 Contexte social

La ville de Contrecoeur est située au nord de la MRC de Marguerite-D'Youville. Son territoire couvrant une superficie de 62 km² se situe en grande partie en bordure du fleuve Saint-Laurent.

En 2011, la ville de Contrecoeur comptait une population de 6 252 habitants, soit une variation en pourcentage de 10,1 % par rapport à 2006, ce qui représente le double de la croissance moyenne nationale (5,9 %). Le pourcentage que représente la population en âge de travailler (15 à 64 ans) était de 67,8 %, ce qui correspond à la moyenne nationale.

Le secteur industriel de Contrecoeur comprend une vingtaine d'entreprises manufacturières. Ce secteur d'activité demeure vigoureux et s'avère crucial pour l'économie de cette région puisqu'il occupe 1 315 ha de terrain et est responsable de 3 000 emplois directs. La production et la transformation de l'acier, ainsi que les activités connexes, comptent pour la presque totalité des activités industrielles.

Plusieurs facteurs favorisent l'implantation d'entreprises et la création d'emplois dans les secteurs manufacturier et industriel à Contrecoeur : l'autoroute 30, une ligne de transport ferroviaire et la présence sur son territoire d'un réseau de gaz naturel à fort débit (figure 2.2). Il n'y a pas d'oléoduc sur ou à proximité du site.

5.1.3.2 Utilisation du territoire et zonage

La figure 5.2 présente le zonage de la ville de Contrecoeur. Les parties du territoire de l'APM au nord de la route 132 et à l'est de la montée Lapierre sont entièrement zonées « industrie lourde » et les usages permis sont l'industrie lourde, l'industrie extractive et l'industrie des déchets et des matières recyclables. Ce secteur supporte actuellement des activités industrielles.

La zone agricole représente 47,5 % de la superficie totale de la ville de Contrecoeur. Le secteur au sud de la route 132 et à l'ouest de la montée Lapierre se trouve quant à lui en zone agricole. Une fois acquise entre 1988 et 1992, la totalité du territoire de l'APM a été destinée à des activités portuaires selon ses lettres patentes. L'APM a depuis autorisé une utilisation agricole sur une base locative d'une partie de ses terrains voués à un développement portuaire. Les terres situées dans la ville de Verchères, qui sont adjacentes



à la ville de Contrecoeur et situées à environ 160 m à l'ouest du territoire de l'APM, sont zonées agricoles.

La zone résidentielle est caractérisée par la présence de deux pôles d'habitation : un de faible densité s'étendant en bordure du fleuve et un autre, de plus grande densité, constituant le noyau urbain, situé à l'est de la ville, entre l'autoroute 30 et la route 132.

Une zone résidentielle est également présente dans Verchères entre la route 132 et le fleuve, à environ 200 m à l'ouest de la limite avec Contrecoeur.

5.1.3.3 Sites patrimoniaux

Des habitats fauniques protégés en vertu du *Règlement sur les habitats fauniques* du Québec sont présents dans la région du terminal de Contrecoeur (figure 5.3). Ainsi, la section du fleuve bordant le territoire de l'APM correspond à une aire de concentration d'oiseaux aquatiques. Des zones d'habitat du rat musqué sont présentes dans les îles de Contrecoeur, en aval du territoire de l'APM, ainsi que sur l'île Bouchard. Une héronnière est également présente sur l'île Bouchard.

La Réserve nationale de faune des îles de Contrecoeur se trouve à 2,5 km en aval du terminal existant. Cette réserve est constituée d'îlots et d'îles basses qui se répartissent sur 10 km, de l'île au Dragon à l'ouest, à l'île au Cœur de Pierre à l'est.

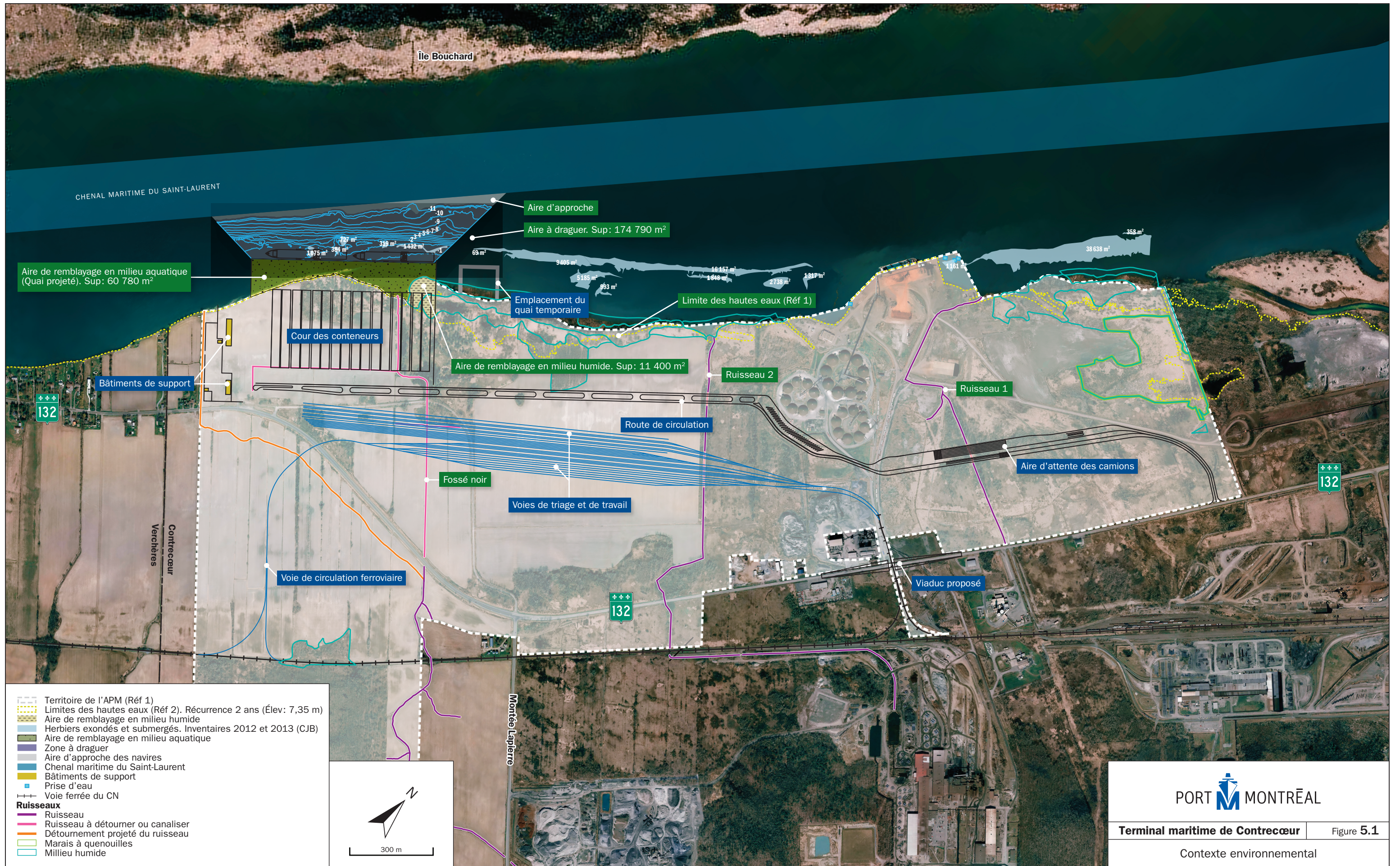
Aux îles de Verchères, à environ 10 km en amont du territoire de l'APM, la réserve naturelle de l'Île-Beaugard a été établie en 1992 par la *Société canadienne pour la conservation de la nature* et reconnue pour une durée perpétuelle depuis 2002 en vertu de la *Loi sur les réserves naturelles en milieu privé*, aujourd'hui intégrée à la *Loi sur la conservation du patrimoine naturel*.

Aucun site du patrimoine culturel n'est répertorié sur le territoire de l'APM à Contrecoeur.

5.1.3.4 Infrastructures

Les infrastructures actuellement présentes sur le territoire de l'APM à Contrecoeur concernent principalement les activités portuaires reliées au transbordement de vrac solide. On y retrouve notamment le quai, les accès routiers et ferroviaires au terminal et le réseau électrique ainsi que les bâtiments et entrepôts connexes. Par ailleurs, quatre prises d'eau ne visant pas la consommation humaine sont présentes sur le site ainsi qu'un alignement lumineux comprenant deux tours de navigation exploitées par Pêches et Océans Canada (figure 2.2).

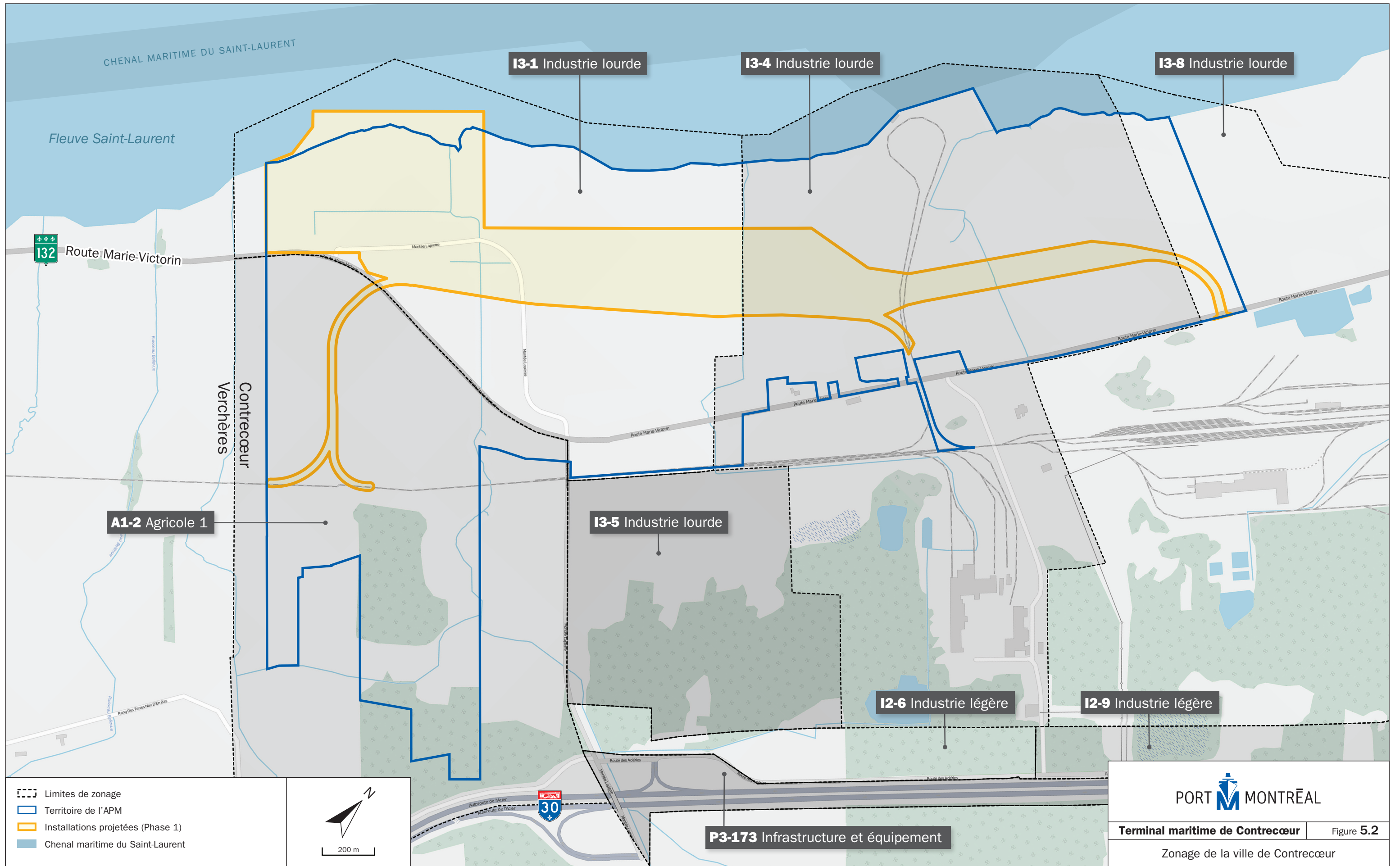


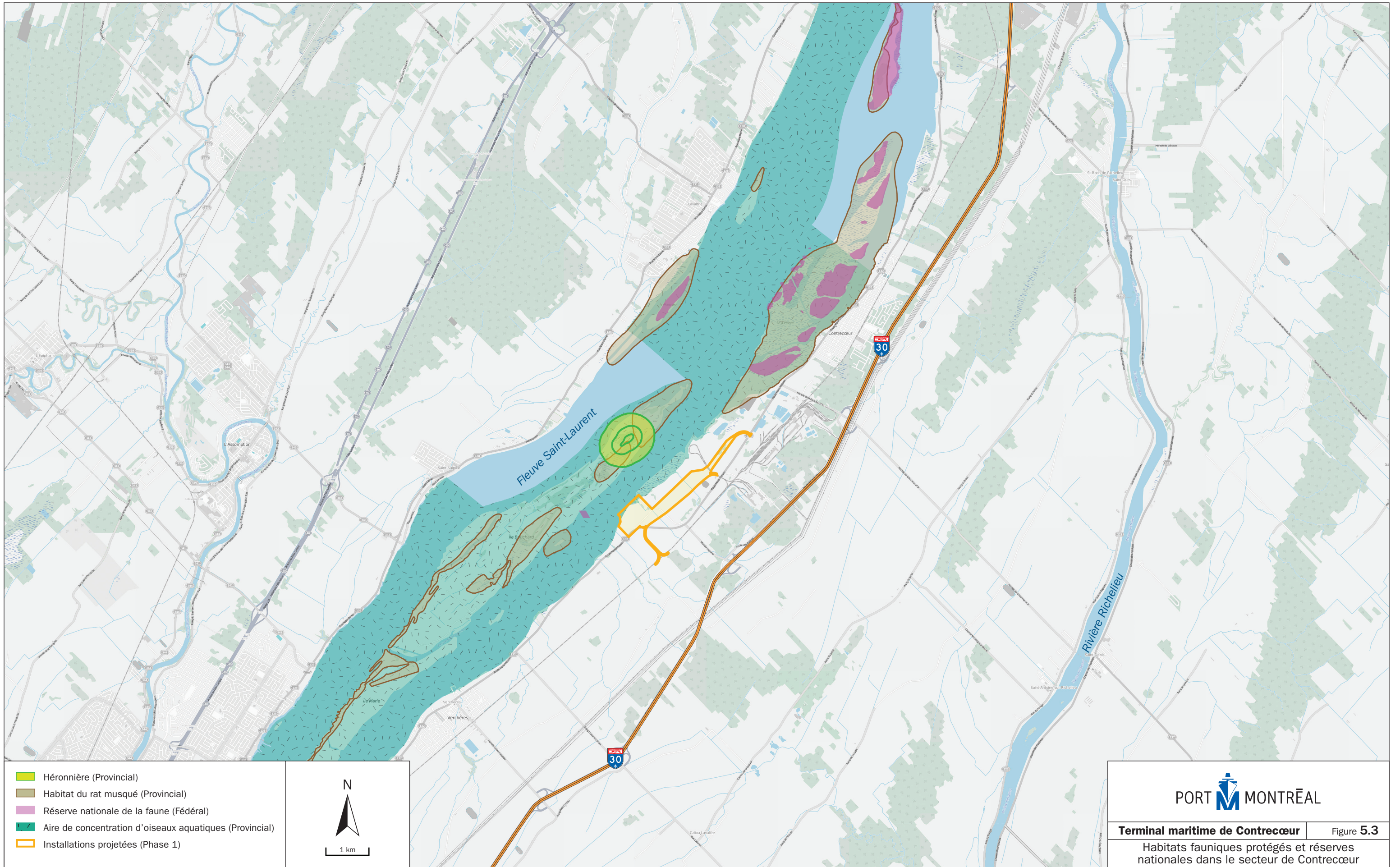


Réf 1: D'après le relevé d'arpentage effectué le 30 octobre 2013 par Berthier Beaulieu A.G. Minute 2042

Réf 2: LAPOINTE, Denis (1990) Zones inondables - Fleuve Saint-Laurent, Calcul des niveaux de récurrences 2, 5, 10, 20, 50 et 100 ans. Tronçon: Varennes-Grondines, MH-90-05, Ministère de l'environnement, Direction du Domaine hydrique

Orthophoto 2013





5.1.3.5 Transport

Routier

L'accès routier au terminal existant se fait par une entrée sur la route 132, à 4,5 km au sud-ouest du centre de la ville de Contrecoeur. Pour sortir du terminal existant à partir de la route 132, les véhicules ont accès à l'autoroute 30 (A-30) via la montée Lapierre, qui se trouve à 1,4 km au sud-ouest de l'entrée du terminal actuel et par la montée de la Pomme-d'Or à 2,6 km.

En 2010, le débit de circulation journalier moyen annuel était de 3 400 véhicules sur la route 132 entre Contrecoeur et Verchères, de 12 900 sur l'A-30 à l'est de la montée Lapierre et de 15 000 à l'ouest de celle-ci. Les véhicules lourds sont interdits sur la route 132 sur 1,3 km à l'ouest de la montée Lapierre, sauf pour les livraisons locales.

Ferroviaire

Une ligne de transport ferroviaire du Canadien National (CN) passe à proximité du territoire de l'APM, immédiatement au sud de la route 132. On compte actuellement un passage de train par jour environ.

Navigation

La voie navigable du Saint-Laurent est un axe de transport important pour la navigation commerciale. Le trafic maritime commercial devant Sorel a été de 9 340 et de 9 010 passages de navires mesurant de 20 à 294 mètres, en 2013 et 2012 respectivement. En 2013, quelque 161 navires ont amarré aux installations existantes du Port de Montréal à Contrecoeur, comparativement à 127 en 2012.

5.1.3.6 Activités commerciales et industrielles

Les activités qui ont lieu sur le terminal existant sont dirigées essentiellement vers la manutention et le stockage de vrac solides et comprennent les éléments suivants :

- ArcelorMittal : réception de matières premières (boulettes de fer) acheminées par navire;
- Yara Canada : centre de distribution de fertilisants acheminés par navire, camion et train et distribués par camion et par train;
- Logistec Arrimage : opérateur du terminal existant et manutentionnaire des matériaux pour Yara Canada et ArcelorMittal.

Dans le voisinage immédiat du terminal, l'usine de Grantech, deux usines d'ArcelorMittal, situées à l'est et au sud-est du terminal portuaire, et Les Minéraux Harsco, une industrie



localisée au sud du terminal sur la montée Lapierre, sont implantées. Cette dernière élabore des solutions environnementales pour la gestion des matières résiduelles de l'industrie métallurgique (figure 2.2).

En direction du centre-ville de Contrecoeur, à l'est des installations d'ArcelorMittal, se trouve le parc industriel de Contrecoeur. Il compte près d'une dizaine d'entreprises œuvrant principalement dans les domaines de l'écologie industrielle, de la technologie environnementale, de la mécanique de haute précision, de l'usinage et du transport.

Des zones de pêche commerciale se trouvent en aval de l'aire visée par la construction du nouveau terminal à conteneurs. Dans ces zones, deux pêcheurs sont autorisés à pêcher la carpe au filet maillant du 1^{er} avril au 13 juin.

5.1.3.7 Activités récréotouristiques

Des installations destinées à la navigation de plaisance sont présentes dans le secteur, dont une marina, un quai public et une rampe de mise à l'eau situés à Contrecoeur, à environ 4 km en aval du terminal portuaire. Les eaux du fleuve en face du terminal portuaire projeté sont utilisées de façon régulière pour la navigation de plaisance. Les installations du terminal existant ne sont toutefois pas utilisées à des fins récréatives et ce secteur n'est pas utilisé pour la baignade.

L'Île Bouchard, située en face du territoire de l'APM, est fréquentée pour l'exploitation et la visite du vignoble Bouche-Art. Le bateau étant la seule façon d'accéder à l'île, les visiteurs peuvent s'y rendre à bord de leur propre embarcation ou en participant à une croisière en provenance de Saint-Sulpice ou de Montréal.

Les eaux du fleuve dans le secteur du terminal existant sont utilisées par des pêcheurs sportifs, à partir d'embarcations. Durant l'hiver, les pêcheurs sur glace fréquentent surtout la portion étroite du fleuve située entre les îles de Contrecoeur et la ville de Contrecoeur (environ 6 km en aval du terminal) ainsi que le secteur rapproché du quai de Verchères (environ 11 km en amont du terminal).

Des sites de chasse à la sauvagine sont présents dans la région de Contrecoeur notamment à l'île Bouchard ainsi qu'aux îles de l'archipel de Contrecoeur (île Duval, Île Saint-Ours, Île aux Rats). La chasse à la sauvagine est autorisée sur la Réserve nationale de faune des îles de Contrecoeur durant la période de migration automnale.

Dans la région de Contrecoeur, les sites principalement fréquentés pour l'observation des oiseaux sont les îles de Contrecoeur et la pointe nord-est de l'île Bouchard.

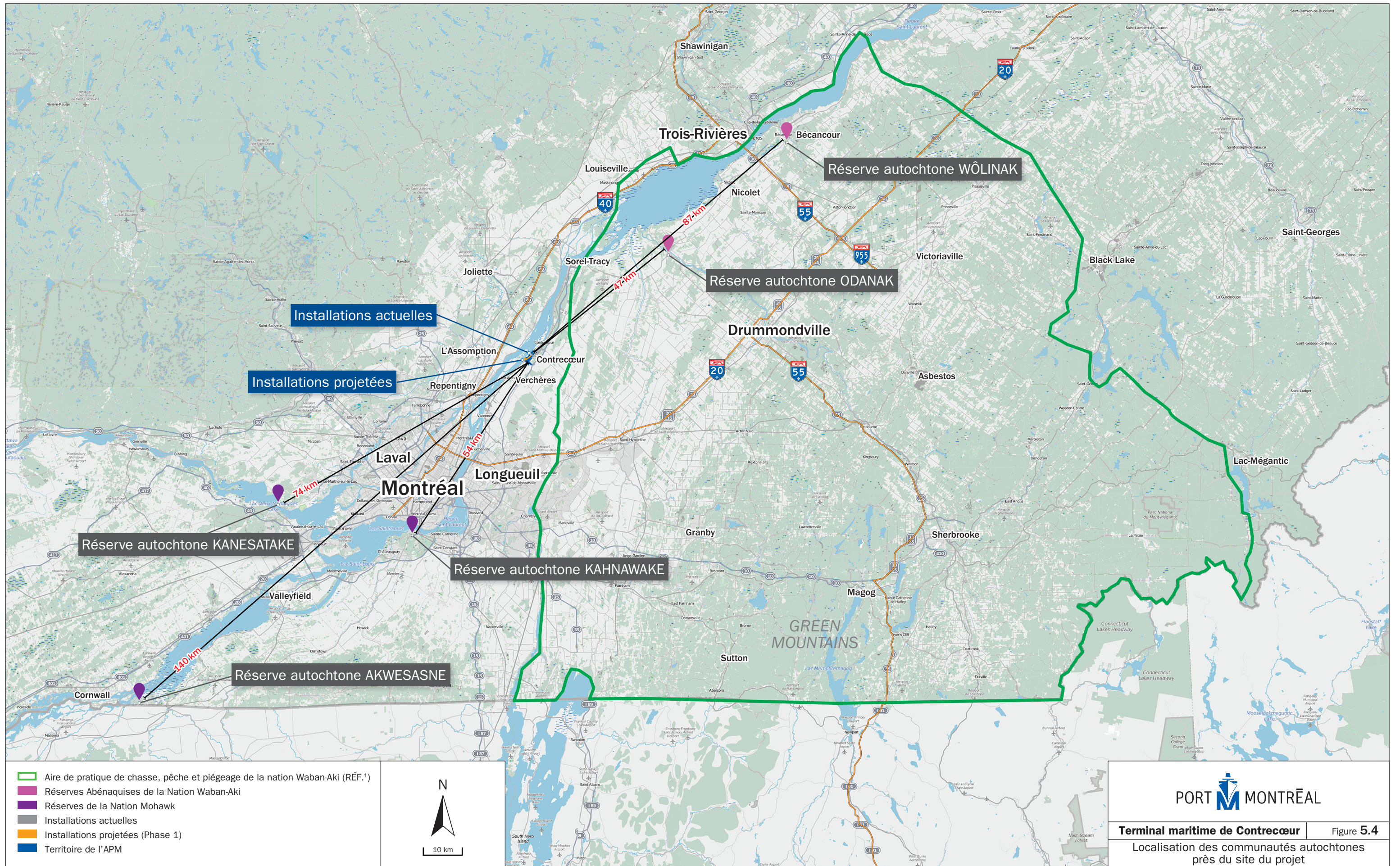


5.2 COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES

En aval du projet d'agrandissement des installations de Contrecoeur, deux communautés autochtones sont situées respectivement à environ 47 km et 87 km (figure 5.4). Il s'agit de deux réserves abénaquises de la nation Waban-Aki, soit celle d'Odanak localisée au sud-ouest de Trois-Rivières près de Nicolet, le long de la rivière St-François, et la réserve Wôlinak, située entre Précieux-Sang et Bécancour, le long de la rivière Bécancour. Ces communautés comptent respectivement environ 2 387 et 333 habitants. L'aire de pratique de chasse, pêche et piégeage de la Nation Waban-Aki est identifiée à la figure 5.4 (Rapport de recherche historique par Mario Marchand, historien, Bureau du Ndakinna, Grand Conseil de la Nation Waban-Aki, avril 2015).

En amont du projet, les communautés autochtones les plus proches du projet sont les nations Mohawks de Kahnawake (10 669 habitants), Kanesatake (2 424 habitants) et Akwenasne (5 609 habitants). Ces communautés se situent respectivement à plus ou moins 54 km, 74 km, et 140 km du projet tel qu'indiqué à la figure 5.4.





- ▬ Aire de pratique de chasse, pêche et piégeage de la nation Waban-Aki (RÉF.¹)
- ▬ Réserves Abénaïques de la Nation Waban-Aki
- ▬ Réserves de la Nation Mohawk
- ▬ Installations actuelles
- ▬ Installations projetées (Phase 1)
- ▬ Territoire de l'APM



Terminal maritime de Contrecoeur Figure 5.4
 Localisation des communautés autochtones près du site du projet

PROJET D'AGRANDISSEMENT DU TERMINAL PORTUAIRE DE CONTRECŒUR

CHAPITRE 6 – EFFETS ENVIRONNEMENTAUX

6 EFFETS ENVIRONNEMENTAUX

Les connaissances actuelles des effets environnementaux anticipés sont basées principalement sur les données acquises dans le cadre des études préliminaires réalisées jusqu'à présent par l'APM et d'autres organisations, ainsi que de l'information tirée des diverses parties prenantes rencontrées dans le cadre du processus de préconsultation. L'évaluation des effets environnementaux sera précisée dans le cadre de l'évaluation environnementale par le biais d'études et des consultations additionnelles qui viendront bonifier la compréhension des enjeux pour permettre d'établir de solides bases pour la mise en œuvre de mesures d'atténuation dans le but d'éviter ou de réduire les effets potentiels identifiés.

Ainsi, le public et les parties prenantes pourront compter tout au long du processus d'évaluation environnementale sur des périodes de consultation de l'ACÉE pour échanger sur les enjeux environnementaux et socioéconomiques, sans compter les consultations qui seront également effectuées par l'APM durant cette période.

6.1 EFFETS ENVIRONNEMENTAUX SUR LES ORGANISMES QUI RELÈVENT DE LA COMPÉTENCE LÉGISLATIVE DU PARLEMENT SELON LA LCÉE 2012

6.1.1 Effets sur les poissons

Les principaux effets potentiels sur les poissons sont les suivants :

- Le bruit sous-marin et les vibrations, notamment lors du fonçage des palplanches pour la construction du quai. Des mesures d'atténuation pourront être mises en place, notamment par des procédures de travail et des équipements adaptés;
- Les modifications de la qualité de l'eau, particulièrement par la mise en suspension de particules fines lors des travaux de dragage. Ces effets seront davantage ressentis à l'intérieur de l'aire des travaux, mais pourront également s'étendre sur une certaine distance en aval. Ils pourront être atténués en interdisant certains types de travaux pendant les périodes les plus sensibles pour les poissons, telles que les périodes de frai au printemps;
- L'empiètement à l'endroit du quai projeté et la modification des profondeurs dans l'aire d'approche entraîneront la perte ou la dégradation d'habitat de frai, d'alevinage et d'alimentation. Bien que l'aire d'approche demeure un milieu aquatique, sa qualité sera détériorée en raison des perturbations régulières liées à la navigation. Un programme de compensation sera mis en œuvre de concert avec les autorités concernées de façon à ce que les interventions projetées n'engendrent aucune perte nette d'habitat.



6.1.2 Effets sur la faune benthique

La construction du terminal occasionnera la destruction de la faune benthique présente dans les zones qui seront remblayées ou draguées. Les aires de manœuvre et les postes à quai pourront être recolonisés par certains organismes, mais demeureront des milieux pauvres en raison des activités portuaires.

6.1.3 Effets sur les herbiers aquatiques

Le remblayage pour la construction du nouveau quai et le dragage de l'aire d'approche auront pour effet de détruire certains herbiers submergés de petite taille. Cependant, les travaux ne toucheront pas les herbiers plus vastes et de plus grande qualité qui se retrouvent plus à l'est, entre le quai projeté et le terminal existant ainsi qu'à l'est du terminal existant.

6.1.4 Effets sur les oiseaux migrateurs

La construction et l'exploitation du nouveau terminal à Contrecoeur auront les effets suivants sur les oiseaux migrateurs :

- La construction du nouveau quai et son exploitation affecteront l'habitat riverain utilisé par la sauvagine comme aire de repos durant la migration du printemps. L'exploitation pourrait réduire l'utilisation des aires adjacentes en raison du dérangement et des bruits associés aux activités portuaires.
- L'empiètement dans les boisés et les friches dans la zone d'arrière-quai représente une perte d'habitats utilisés par certaines espèces d'oiseaux pour la nidification et comme aire d'alimentation et de repos lors de la migration.
- Le mouvement des camions, des équipements et des mâts d'éclairage du terminal comporte des risques de collision et pourrait être une source de mortalité chez les oiseaux.
- La présence des mâts d'éclairage dans la cour des conteneurs pourrait affecter le comportement des oiseaux en période nocturne.

6.2 EFFETS ENVIRONNEMENTAUX SUR LE TERRITOIRE DOMANIAL

6.2.1 Effets sur la nature et la qualité des sols

Le principal effet sur la qualité et la nature des sols sera le recouvrement des aires utilisées à des fins agricoles locatives ou des sols naturels. Puisque les remblais de fondation utilisés seront exempts de contamination, aucun impact important n'est appréhendé sur la qualité des sols.



6.2.2 Effets sur les eaux de surface, le drainage et les eaux souterraines

La mise en place des structures (palplanches, remblai, enrochement) dans l'eau aura pour effet de perturber les fonds en place et pourrait mettre en suspension des particules fines, engendrant une turbidité locale temporaire. En ce qui concerne les travaux de dragage, ils seront aussi susceptibles d'affecter la qualité de l'eau, en raison de la perte de matériel et de la mise en suspension temporaire de particules fines par la drague.

Les structures du quai, la cour intermodale et l'aire d'attente des camions croisent des ruisseaux. Dans le cas des ruisseaux 1 et 2, interceptés en partie par la cour intermodale et l'aire d'attente des camions, ils seront canalisés au point de croisement des voies ferrées et des voies de circulation. En ce qui concerne le Fossé noir, son embouchure et le dernier 1,2 km de son parcours actuel, de même que son principal tributaire, un fossé agricole d'une longueur d'environ 640 m, recoupé par les structures du quai et la cour intermodale, seront remblayés lors de la construction du quai et de la cour des conteneurs. Afin de compenser cette dernière perte, il est prévu de déplacer et de recréer le lit du cours d'eau à l'ouest de l'emprise des travaux, sur une longueur d'environ 1,5 km afin de contourner le nouveau terminal et de déboucher sur le fleuve.

Les effets de l'exploitation du terminal sur la qualité de l'eau seront négligeables. En effet, le transbordement de conteneurs n'est pas en soi une activité occasionnant des rejets nocifs dans l'environnement. Cependant, les rejets suivants seront produits par les activités :

- eaux usées du système sanitaire;
- eaux de ruissellement captées par les égouts pluviaux (pouvant contenir des huiles, des dégraçants, des abrasifs, etc.);
- eaux de drainage des aires de travail et de nettoyage des véhicules et de la machinerie – séparateurs eau-huile (perte possible d'huile et de graisse);
- eaux de fonte de la neige.

Afin de gérer ces rejets et d'atténuer les effets néfastes sur la qualité de l'eau, ils seront dirigés vers des systèmes de traitement permettant de satisfaire aux exigences de la réglementation en vigueur.

6.2.3 Effets sur l'hydrodynamique du fleuve Saint-Laurent

La nouvelle configuration de la rive, très rapprochée de la ligne naturelle actuelle, créera de petites gires de recirculation en amont et en aval du nouveau quai, sans pour autant avoir un effet significatif sur l'hydrodynamique du fleuve. Une étude de modélisation hydrodynamique est prévue afin d'évaluer ces effets avec plus de précision.



6.2.4 Effets potentiels sur la santé

Les effets sur la santé pendant les travaux de construction et durant l'exploitation du terminal sont reliés principalement à des accidents potentiels, des dysfonctionnements d'équipement ainsi que des changements dans la qualité de l'air (p. ex. : fuite d'hydrocarbures pendant le remplissage d'un engin de transbordement, poussière lors du camionnage) et du niveau de bruit.

6.2.5 Effets sur la qualité de l'air

Il n'est pas attendu que les travaux en lien avec la construction du terminal génèrent un impact important sur la qualité de l'air. La circulation de la machinerie sur les accès, la mise en place des matériaux de remblai, le compactage dynamique possible du remblai et la réalisation des travaux de finition seront susceptibles de provoquer la mise en suspension de poussières gérables par l'application régulière d'abat-poussière. Puisque les vents dominants sont du sud-ouest, ces effets temporaires seront principalement ressentis au niveau des aires industrielles adjacentes.

Le terminal portuaire sera essentiellement utilisé pour le transbordement de conteneurs. Cette activité n'est pas reconnue comme génératrice de poussière. Les effets de la phase exploitation sur la qualité de l'air seront donc plutôt associés aux émissions liées aux gaz d'échappement des camions, engins de transbordement, trains et navires qui desserviront le terminal.

6.2.6 Effets sur l'environnement sonore

Considérant que les travaux de construction et les activités d'exploitation du terminal se dérouleront dans une aire où il n'y a actuellement aucune activité industrielle, il est attendu que ces activités augmenteront le niveau de bruit ambiant local. Les effets seront ressentis plus particulièrement par la communauté habitant le secteur à l'ouest du nouveau terminal.

Lors de l'exploitation du terminal, le bruit résultera principalement des activités liées à la présence des navires, des engins de transbordement, des trains dans la cour intermodale et des véhicules routiers.

L'utilisation d'équipements mobiles électriques et l'électrification des quais (*shore power*) ainsi que l'utilisation d'écrans anti-bruit aménagés avec les sédiments issus du dragage sont notamment des mesures d'atténuation qui seront considérées lors de l'évaluation environnementale.



6.2.7 Effets visuels et éclairage

La mise en place du terminal aura des effets visuels sur le paysage, dont :

- La rive naturelle et végétée du fleuve sera remplacée sur une section d'environ 650 m par un quai et des équipements maritimes qui seront visibles pour les utilisateurs du fleuve et à partir de l'île Bouchard.
- Les grues-portiques, en raison de leur hauteur, seront visibles d'une grande distance mais l'impact pourra être atténué par l'utilisation de couleurs neutres.
- Le projet modifiera le paysage tel que perçu par les résidents à l'ouest du territoire de l'APM, de même que par les utilisateurs de la route 132 et la montée Lapierre, en remplaçant un paysage rural par une aire industrielle. Cet effet pourra être atténué, notamment par la mise en place d'écrans visuels et le maintien et/ou l'ajout d'aires boisées le long de la route 132 et en bordure de propriété.

L'aménagement d'un éclairage adéquat est un élément essentiel pour assurer la sécurité des usagers d'un terminal et du public en général. Que l'installation de l'éclairage soit sur une base temporaire comme lors des travaux de construction ou sur une base permanente pendant l'exploitation du nouveau terminal, les effets seront notables pour les résidents à l'ouest et les usagers de la route 132 dans ce secteur.

Lors de l'évaluation environnementale, des simulations de ces effets viendront conforter le choix des mesures d'atténuation les plus appropriées.

6.2.8 Effets sur les milieux humides

L'effet principal des travaux de construction sur les milieux humides sera la destruction de la portion des marais et marécages riverains se trouvant à l'endroit proposé pour le nouveau terminal, notamment à l'est de l'embouchure du Fossé noir. La plus grande partie de ces milieux pourra être préservée car elle se trouve à l'extérieur des aires visées par le nouveau terminal. Ces milieux humides se trouvent sous la limite des hautes eaux du fleuve Saint-Laurent et ils seront visés par le programme de compensation afin d'atteindre l'objectif d'aucune perte nette d'habitat du poisson.

6.2.9 Effets sur la faune terrestre et son habitat

Les principaux effets du projet sur la faune terrestre et son habitat sont les suivants :

- La création de la zone d'arrière-quai empiètera dans les habitats boisés et les friches;
- Les bruits associés à la construction et à l'exploitation du terminal pourront affecter la faune occupant les aires avoisinantes;
- La présence des mâts d'éclairage dans la cour des conteneurs pourra affecter le comportement de la faune terrestre en période nocturne;
- Les mouvements des camions et des équipements comportent des risques de collision avec la faune terrestre.



6.2.10 Effets sur les espèces en péril

Les habitats terrestres et aquatiques qui seront touchés par la construction du nouveau terminal offrent un certain potentiel d'utilisation par des espèces en péril.

On retrouve deux espèces pour lesquelles un habitat essentiel, tel que décrit dans leurs programmes respectifs de rétablissement selon la LEP, est présent à proximité des aires visées par les installations projetées : le chevalier cuivré et la rainette faux-grillon de l'Ouest. L'habitat essentiel du chevalier cuivré est constitué par les herbiers submergés continus localisés en aval de l'endroit proposé pour le nouveau terminal (figure 5.1). Quelques cinq herbiers discontinus, constituant une superficie combinée d'environ 30 m sur 100 m située à la pointe de cet habitat, seront perdus. Cependant, la grande majorité de cet habitat, incluant toutes les portions de meilleure qualité, ne sera pas touchée. Des effets temporaires liés aux impacts sur la qualité de l'eau et au bruit sous-marin sont probables.

En ce qui concerne la rainette faux-grillon de l'Ouest, son habitat constitué de friches et de boisés se retrouve au sud de la voie ferrée du CN où sa reproduction a été confirmée (figure 5.1). Puisqu'aucun aménagement n'est prévu dans ce secteur, aucune perte de l'habitat essentiel de l'espèce n'est appréhendée.

6.2.11 Effets sur l'utilisation du territoire

Le terminal sera construit sur des terres qui sont déjà zonées et destinées à une utilisation industrielle portuaire. Elles sont d'ailleurs adjacentes à des installations industrielles lourdes. Cependant, comme la principale utilisation actuelle des terres visées est l'agriculture qui s'est perpétuée sur une base locative après l'acquisition des terrains par l'APM il y a environ 25 ans, le projet aura comme effet de transformer l'utilisation d'une partie des terres. Dans la mesure du possible, l'APM compte maintenir l'utilisation agricole sur une base locative de certaines parcelles non utilisées pour l'aménagement des infrastructures portuaires.

6.2.12 Effets sur les infrastructures existantes

Les principaux effets des nouveaux aménagements sur les infrastructures existantes concernent de possibles perturbations au niveau :

- de l'accès routier et ferroviaire au terminal de vrac pendant la construction et l'exploitation du terminal;
- de la qualité de l'eau aux quatre prises d'eau non potable par la mise en suspension temporaire de particules lors des travaux de construction et des activités de dragage.



6.3 EFFETS ENVIRONNEMENTAUX TRANSFRONTALIERS

Étant donné les distances importantes entre le site du projet d'agrandissement et les frontières provinciales et internationales, aucun effet environnemental transfrontalier significatif n'est appréhendé.

6.4 EFFETS ENVIRONNEMENTAUX SUR LES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES

Bien qu'aucun effet environnemental significatif n'est appréhendé lié au projet sur les communautés autochtones des nations Waban-Aki et Mohawk, une analyse technique sera réalisée dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement, notamment la destruction potentielle de l'habitat du poisson au site du terminal et les effets potentiels à l'égard des activités de la pêche autochtone.

6.5 EFFETS SOCIOÉCONOMIQUES ET SOCIOCOMMUNAUTAIRES

6.5.1 Effets sur le marché du travail et l'économie

En excluant les effets structurants et toute autre activité à valeur ajoutée, les principaux effets touchant directement le marché du travail et l'économie pendant la période de construction et l'exploitation du terminal se résument comme suit :

6.5.1.1 Construction

- Création de plus de 5 000 emplois directs/année pour la durée des travaux, dont 80 % seront situés au Québec ;
- Recettes fiscales de près de 100 millions \$ destinées aux administrations publiques ;
- Acquisition d'équipements (grues, camions, etc.) ;
- Accroissement de la population locale attirée par les occasions d'emplois ;
- Augmentation de la demande en services communautaires et en infrastructures.

6.5.1.2 Exploitation

- Plus de 1 000 emplois directs pour chaque année d'exploitation ;
- Recettes fiscales annuelles de près de 28 millions \$ pour les administrations publiques ;
- Accroissement de la population locale attirée par les occasions d'emplois ;
- Augmentation de la demande en services communautaires et en infrastructures.



6.5.2 Effets sur le transport

6.5.2.1 Transport routier

Les travaux de construction occasionneront une augmentation temporaire de l'achalandage du réseau routier local et régional. Cette augmentation est un résultat inévitable de l'apport d'équipements, de matériaux de construction et de travailleurs sur le chantier.

Pendant l'exploitation du nouveau terminal, les mouvements de camions seront plus importants qu'actuellement. Le flux de circulation attendu lorsque le nouveau terminal fonctionnera à pleine capacité est d'environ 2 200 véhicules par jour, lesquels emprunteront les montées de la Pomme-d'Or et Lapierre à partir de l'autoroute 30. Les effets sur la circulation routière régionale ne seront toutefois pas significatifs étant donné l'accès direct à l'autoroute 30. De plus, dans le concept actuellement à l'étude, l'entrée utilisée pour accéder au terminal existant sera maintenue pour permettre un accès par le biais de bretelles sur la route 132. Un viaduc routier sur la route 132 permettra le passage des convois ferroviaires accédant au terminal existant et au nouveau terminal, évitant ainsi de perturber la circulation sur la route 132.

De nouveaux aménagements routiers pour faciliter la fluidité de la circulation tels que des voies de virages à droite et à gauche, des feux de circulation ainsi que des voies d'accélération et de décélération pour les camions aux approches du terminal seront analysés et déployés selon les besoins afin de rendre le plus fluide possible la circulation et minimiser les impacts du camionnage sur la circulation locale. En raison de l'interdiction, une circulation de véhicules lourds vers Verchères sur la route 132, à l'ouest de la montée Lapierre, n'est pas attendue.

Une évaluation détaillée du trafic routier et de ses conséquences sera préparée dans le cadre des études environnementales à venir.

6.5.2.2 Transport ferroviaire

L'exploitation du nouveau terminal implique une augmentation du transport ferroviaire. Il est présentement estimé que la fréquence des trains occasionnés par l'exploitation à plein rendement du nouveau terminal sera de un à deux trains par jour.

Une voie ferrée traversant le territoire de l'APM relie actuellement le terminal portuaire existant à la ligne du CN. Deux voies d'accès au terminal actuel et au nouveau terminal seront aménagées selon le concept étudié. Un viaduc aérien construit sur la route 132 évitera l'attente due aux passages des trains accédant ou sortant du territoire. Une voie ferroviaire de circulation additionnelle sera aménagée à l'extrémité ouest du terrain pour connecter la voie principale du CN et les voies de travail. Celle-ci traversera la route 132. Elle sera utilisée principalement par les locomotives de tête qui, après avoir amené le convoi sur les voies de travail, l'utiliseront pour accéder à la voie principale du CN et reprendre les convois du côté est.

Une évaluation détaillée du trafic ferroviaire et de ses conséquences sera préparée dans le cadre des études environnementales à venir.



6.5.2.3 Navigation

Le projet entraînera une faible augmentation de la circulation maritime. Lorsqu'opéré à plein rendement, les nouvelles installations devraient permettre de recevoir, aux deux postes à quai, de deux à trois navires par semaine.

Une évaluation détaillée du trafic maritime et de ses conséquences sera préparée dans le cadre des études environnementales à venir.

6.5.3 Effets sur les sites patrimoniaux

En absence de site de patrimoine culturel et de potentiel archéologique à proximité de l'aire des travaux, aucun effet n'est appréhendé en ce qui concerne ces éléments. Certains effets possibles sur le patrimoine naturel sont identifiés et seront considérés dans les études environnementales à venir, à savoir les effets potentiels :

- sur la qualité de l'eau liée au dragage;
- du batillage sur les îles de Contrecoeur;
- sur une aire de concentration d'oiseaux aquatiques et dans des habitats fauniques protégés en vertu du *Règlement sur les habitats fauniques*.

6.5.4 Effets sur les activités récréotouristiques

Il n'est pas anticipé que le projet comporte d'impacts significatifs sur les installations ou les activités récréotouristiques. La présence du terminal et son exploitation, de même que les manœuvres des navires, auront peu d'impacts directs sur la navigation de plaisance, la pêche sportive, la chasse ou l'écotourisme, soit des activités qui se déroulent à l'extérieur des limites du territoire de l'APM.

6.5.5 Effets sur la sécurité publique et la sûreté

La construction et l'exploitation d'un terminal à conteneurs ne constituent pas des activités présentant un risque élevé relativement à la sécurité publique et la sûreté. Néanmoins, l'APM considère que ces enjeux sont importants et compte déployer à Contrecoeur, comme à ses installations de Montréal, les plus hauts standards qui font d'elle une pionnière parmi les ports canadiens dans ce domaine.

Les aspects les plus importants couverts par les plans de sécurité et de sûreté de l'APM sont la surveillance, le contrôle des accès et le plan de mesures d'urgence.

Le contrôle automatisé des accès permet l'identification de tous les intervenants et leur enregistrement.

En termes d'intervention, l'APM peut réagir grâce à une équipe en prévention des incendies qualifiée pour des interventions sur des matières dangereuses et un Centre de contrôle, ouvert 24 h/24 h, 365 jours/an, qui coordonne les interventions et gère les incidents et les plaintes. En plus des plans personnalisés qu'ont les opérateurs de terminaux, l'APM possède également son propre plan de mesures d'urgence.



PROJET D'AGRANDISSEMENT DU TERMINAL PORTUAIRE DE CONTRECŒUR

CHAPITRE 7 – CONSULTATIONS DES PARTIES PRENANTES

7 CONSULTATIONS DES PARTIES PRENANTES

Pour l'APM, le processus d'information et de consultation est une condition essentielle au succès du projet et à l'atteinte de retombées positives pour l'ensemble de la collectivité. Dans l'objectif de favoriser l'intégration harmonieuse de son projet dans la communauté, l'APM a entrepris dès le printemps 2014 un exercice de consultation de l'ensemble des parties prenantes identifiées. Les objectifs de cette étape de préconsultation étaient de :

- présenter le projet;
- répondre aux demandes d'information et aux questions des différentes parties prenantes et assurer les suivis nécessaires;
- connaître les préoccupations du milieu à l'égard du projet afin d'élaborer, dans la mesure du possible, des mesures d'atténuation qui en tiennent compte.

Dans un premier temps, les instances gouvernementales, les autorités locales et régionales, les groupes d'intérêt ainsi que les clients, locataires et opérateurs ont été ciblés par la préconsultation. Au total, 94 parties prenantes, représentant 22 groupes ou organismes, ont été interpellées par l'APM pendant cette phase de préconsultation.

Dans un deuxième temps, soit à l'automne 2014, l'APM a rencontré les citoyens des communautés directement touchées par le projet. Des rencontres individuelles avec les riverains immédiats au territoire de l'APM ont été organisées. Les représentants de l'APM ont pu, dans le cadre de ces entretiens, prendre le temps de présenter le projet et d'écouter les préoccupations propres à chacun.

Par la suite, soit le 1^{er} décembre 2014, l'APM a invité les citoyens des municipalités de Contrecoeur et de Verchères à une séance d'information publique. Ces derniers ont été invités à participer à l'activité par l'entremise d'une lettre qui a été distribuée à près de 6 000 foyers dans ces deux municipalités. Plus de 200 personnes ont participé à cette activité.

Le tableau 7.1 présente la liste des différents échanges qui ont été réalisés dans le cadre du processus de préconsultation auprès des parties prenantes identifiées par l'APM.



Tableau 7.1 Parties prenantes contactées par l'APM dans le cadre du processus de préconsultation

Type de partie prenante	Parties prenantes	Date	Nombre de participants	Format de la rencontre
Autorités locales et régionales	Ville de Contrecoeur	2014-04-30	3	Rencontre
	Ville de Verchères	2014-06-06	2	Rencontre
	Ville de Varennes	2014-06-11	2	Rencontre
	Ville de Boucherville	2014-06-27	2	Rencontre
	Ville de Sorel-Tracy et Société des Parcs industriels et du Port de Sorel-Tracy	2014-07-02	3	Rencontre
	Ville de Contrecoeur	2014-07-03	1	Rencontre
	MRC Marguerite-D'Youville (direction)	2014-09-15	3	Rencontre
	Ville de Contrecoeur	2014-08-25	9	Rencontre
	Ville de Longueuil	2014-09-08	2	Rencontre
	MRC Marguerite-D'Youville (élus)	2014-09-15	10	Rencontre
Clients, locataires et opérateurs	Yara	2014-10-20	1	Téléphone
	Grantech	2014-10-20	1	Téléphone
	Bourgeois	2014-10-22	2	Téléphone
	Logistec	2014-10-22	1	Téléphone
	ArcelorMittal	2014-10-29	1	Téléphone
	Ferme M. Messier	2014-11-20	1	Téléphone
	Fermes Ménanmar	2014-11-20	1	Téléphone
	Termont	Octobre	1	Téléphone
	MGTP	Octobre	1	Téléphone
ONG	ZIP Jacques-Cartier	2014-09-10	9	Rencontre
	ZIP du lac Saint-Pierre	2014-09-12	2	Rencontre
	ZIP des Seigneuries	2014-09-12	4	Rencontre
	Conseil patronal de l'environnement du Québec (CPEQ)	2014-10-08	1	Rencontre
	Comité de concertation Navigation (CCN)	2014-10-15	21	Rencontre
	CRE Montérégie (Conseil d'administration)	2014-11-13	10	Rencontre
Résidents locaux	Riverains immédiats	2014-11-04	3	Rencontre
	Riverains immédiats	2014-11-04	2	Rencontre
	Riverains immédiats	2014-11-04	1	Rencontre
	Riverains immédiats	2014-11-12	2	Rencontre
	Riverains immédiats	2014-11-12	1	Rencontre
	Grand public (majoritairement des résidents de Contrecoeur et de Verchères)	2014-12-01	203	Rencontre d'information publique



La plupart des parties prenantes consultées se sont montrées favorables au projet, notamment en raison des retombées économiques anticipées pour les communautés locales. Le tableau 7.2 résume les principales préoccupations soulevées par les participants lors des activités de préconsultation. L'augmentation du transport ferroviaire et du camionnage, dont les nuisances telles que le bruit, la poussière et l'impact sur la fluidité de la circulation automobile qui y sont associées, est ressortie comme étant l'une des préoccupations des parties prenantes consultées.

L'information recueillie lors de cette première étape de consultation initiée par l'APM permettra d'alimenter les étapes ultérieures d'élaboration du projet et de bonifier la conception des plans détaillés d'aménagement du site.

L'APM juge également essentiel d'assurer le meilleur arrimage possible entre le processus de consultation qui sera mis en place par l'ACÉE et la poursuite de ses propres efforts de communication avec les parties prenantes.

Le projet se situe actuellement dans la cinquième année de planification et de développement, sur un échéancier de dix ans. À cet effet, l'APM s'engage à assurer un suivi rigoureux avec l'ensemble des parties prenantes tout au long des étapes de planification, de construction et d'exploitation.



Tableau 7.2 Principales préoccupations soulevées dans le cadre du processus de préconsultation

Thème	Préoccupation	Éléments de réponse	Parties prenantes concernées
MILIEU AGRICOLE	Empiètement sur les terres agricoles	Les aménagements projetés sur le territoire de l'APM sont situés dans un secteur déjà zoné pour usage industriel maritime. Dans la mesure du possible, l'APM compte maintenir l'utilisation agricole sur une base locative de certaines parcelles, comme elle l'a fait historiquement après l'acquisition de celles-ci.	CRE Montérégie Riverains immédiats Union des Producteurs Agricoles du Québec (UPA)
MILIEU HUMAIN	Heures d'exploitation pendant la construction et l'exploitation	Pendant les travaux de construction, les horaires visés seront du lundi au vendredi, de 7 h à 17 h. Une fois complété, le terminal sera exploité 24 h/24 h. Toutefois, les activités de camionnage s'effectueront principalement du lundi au vendredi, de 7 h à 15 h.	Riverains immédiats Participants à la séance d'information publique du 1 ^{er} décembre 2014
	Impact de l'augmentation du camionnage sur la fluidité de la circulation (autoroutes 20 et 30, route 132)	Une étude de circulation est en cours. L'APM estime que jusqu'à 2 200 camions circuleront chaque jour lorsque le terminal de la phase 1 sera utilisé à pleine capacité.	Ville de Boucherville Ville de Longueuil CRE Montérégie Riverains immédiats Participants à la séance d'information publique du 1 ^{er} décembre 2014 MDDELCC
	Impact de l'augmentation du nombre de bateaux	On prévoit de 2 à 3 navires par semaine une fois que la phase 1 du projet sera complétée et opérée à pleine capacité.	Ville de Longueuil Participants à la séance d'information publique du 1 ^{er} décembre 2014
	Impact du projet sur la piste cyclable (Route verte)	L'impact sur la piste cyclable sera pris en considération dans l'élaboration du projet.	Ville de Contrecoeur Ville de Verchères Participants à la séance d'information publique du 1 ^{er} décembre 2014
	Impact sur le paysage, notamment la vue sur le fleuve à partir de la route 132	L'impact sur le paysage sera étudié dans l'étude d'impact environnemental.	Ville de Verchères Comité ZIP Des Seigneuries Riverains immédiats Participants à la séance d'information publique du 1 ^{er} décembre 2014



Thème	Préoccupation	Éléments de réponse	Parties prenantes concernées
	Mise sur pied d'une procédure de gestion des plaintes	L'APM a une ligne téléphonique liée au centre de contrôle, joignable 24 h/7 j, qui pourra être utilisée par les citoyens (514 283-7022). D'autres canaux de communication seront également mis en place avant la période de construction (ex. : site internet, adresse courriel, etc.).	Riverains immédiats
	Nuisances associées à l'augmentation du trafic ferroviaire, telles que le bruit, les vibrations et l'impact sur la fluidité de la circulation en ville (notamment aux passages à niveau, compte tenu de la longueur des trains).	Une étude de circulation est en cours. L'APM estime la fréquence des trains à un par jour voire deux lorsque la phase 1 aura atteint sa pleine capacité.	Ville de Varennes Ville de Verchères Ville de Boucherville Ville de Longueuil MRC Marguerite-D'Youville CRE Montérégie Participants à la séance d'information publique du 1 ^{er} décembre 2014
	Nuisances causées par la construction à l'ouest du site (secteur à proximité de résidences) plutôt que sur la portion est	Cette décision a été prise après avoir analysé différentes options sur la base de critères environnementaux, techniques et économiques.	Riverains immédiats Participants à la séance d'information publique du 1 ^{er} décembre 2014
	Perte de valeur foncière pour les propriétaires situés à proximité du site	Il est trop tôt dans le processus pour déterminer l'impact du projet sur la valeur des propriétés. Au cours de la prochaine année, l'élaboration du projet se poursuivra et différentes études permettront d'évaluer l'impact que le projet pourrait entraîner sur le voisinage et d'identifier les mesures d'atténuation possibles pour le limiter. Les études comprendront notamment différentes simulations sonores et visuelles qui fourniront de l'information supplémentaire, sur la base de laquelle des échanges plus poussés sur cette question pourront se faire avec les propriétaires touchés par le projet.	Riverains immédiats Participants à la séance d'information publique du 1 ^{er} décembre 2014



Thème	Préoccupation	Éléments de réponse	Parties prenantes concernées
	Pollution atmosphérique (p. ex. : poussières) aux étapes de construction et d'exploitation du terminal, notamment en lien avec le camionnage	Un inventaire des émissions atmosphériques reliées à l'exploitation du nouveau terminal sera réalisé en continu pendant l'exploitation. L'installation de stations de mesure de la qualité de l'air sera également considérée pour la période de construction. Par ailleurs, l'étude d'impact tiendra compte de plusieurs facteurs tels que le transport par camion, par rail, les équipements de transbordement et de manutention de la marchandise, les navires à quai, les remorqueurs, la flotte des véhicules de l'opérateur, l'entreposage temporaire des conteneurs réfrigérés et les bâtiments. Si nécessaire, des mesures d'atténuation seront mises en place selon l'impact des émissions atmosphériques reliées à l'exploitation du nouveau terminal. L'impact lié à l'utilisation de portiques de cour électrifiés devrait être moindre que ceux fonctionnant au diesel, comme c'est le cas aujourd'hui. Enfin, les activités de camionnage se dérouleront principalement entre 7 h et 15 h, la semaine seulement.	MRC Marguerite-D'Youville Riverains immédiats Participants à la séance d'information publique du 1 ^{er} décembre 2014
	Pollution lumineuse causée notamment par les tours d'éclairage	L'utilisation d'un nouveau type de lumières (LED) permettra de diminuer considérablement la pollution lumineuse.	Riverains immédiats Participants à la séance d'information publique du 1 ^{er} décembre 2014
	Pollution sonore (bruits et sifflements) et vibrations liées aux activités du terminal (construction et exploitation) et au camionnage.	Des études seront réalisées pour évaluer les impacts sur les résidents immédiats à l'aide de mesures de bruit et de simulation. Un programme de suivis sera mis en place pendant la construction et l'exploitation. Lors de la mise en service de la phase 1, plusieurs équipements fonctionneront électroniquement et généreront moins de pollution sonore et de vibration, comme les grues électriques. Les activités de camionnage se dérouleront principalement entre 7 h et 15 h, la semaine seulement.	Ville de Verchères Riverains immédiats Ville de Contrecoeur Participants à la séance d'information publique du 1 ^{er} décembre 2014



Thème	Préoccupation	Éléments de réponse	Parties prenantes concernées
	Risques d'interférence entre les navires commerciaux et les bateaux de pêcheurs et les plaisanciers	La mise en service du nouveau terminal entraînera un faible accroissement des passages de navires commerciaux. L'APM estime que 2 à 3 navires par semaine s'ajouteront dans le secteur une fois que la phase 1 du projet sera complétée et opérée à pleine capacité. Ce changement ne devrait pas modifier la cohabitation de l'usage du chenal maritime entre les navires commerciaux et les bateaux de pêcheurs de même que les plaisanciers.	Ville de Contrecoeur MRC Marguerite-D'Youville Environnement Canada
MILIEU NATUREL	Dispersion des sédiments pendant le dragage	Les résultats des études environnementales n'étant pas encore connus, il n'y a pas encore de choix arrêté en ce qui a trait à la technique qui sera utilisée et au mode de gestion des sédiments.	Comité ZIP Jacques-Cartier Comité ZIP du lac Saint-Pierre Participants à la séance d'information publique du 1 ^{er} décembre 2014
	Émission de gaz à effet de serre (GES)	Le transport maritime est le mode de transport le plus écologique en terme d'émissions de GES. Beaucoup d'équipements de transbordement sont maintenant disponibles en format électrique, ce qui réduit substantiellement la production de GES.	Participants à la séance d'information publique du 1 ^{er} décembre 2014
	Érosion des berges par batillage, en particulier par les navires de forte taille (p. ex. : post-Panamax)	Les vagues occasionnées par le passage des navires post-Panamax ne sont pas plus importantes que celles générées par les navires circulant présentement dans le fleuve. Par ailleurs, la mise en service du nouveau terminal entraînera un faible accroissement des passages de navires commerciaux. L'APM estime que 2 à 3 navires par semaine s'ajouteront dans le secteur une fois que la phase 1 du projet sera complétée et opérée à pleine capacité.	Ville de Sorel-Tracy et Société des Parcs industriels et du Port de Sorel-Tracy Comité de concertation Navigation (CCN) Comité ZIP Jacques-Cartier Comité ZIP du lac Saint-Pierre MDDELCC
	Impact de l'augmentation du camionnage sur la faune (chevreuils)	Cet élément sera évalué dans le cadre de l'étude d'impact environnemental.	Participants à la séance d'information publique du 1 ^{er} décembre 2014
	Impact sur les cours d'eau et les milieux humides situés sur les terrains ou à proximité (p. ex. : détournement du ruisseau Fossé noir)	L'APM entend prendre les moyens nécessaires pour éviter le plus possible d'impacter les milieux humides situés sur sa propriété. La conception n'étant pas complétée, il est trop tôt pour affirmer s'ils peuvent être complètement évités. Un plan d'intervention et des mesures de compensation	MRC Marguerite-D'Youville Comité ZIP Des Seigneuries Ville de Verchères Environnement Canada



Thème	Préoccupation	Éléments de réponse	Parties prenantes concernées
		seront proposés pour le détournement des eaux de surface et de drainage, le cas échéant.	
	Impact sur les oiseaux migrateurs, en particulier sur les îles de Contrecoeur (plus important site de nidification du Canard chipeau)	Les périodes présentant le moins de risque pour les oiseaux migrateurs seront privilégiées pendant les travaux de déboisement. Cet élément sera évalué dans le cadre de l'étude d'impact environnemental.	Environnement Canada
	Impact sur l'habitat du poisson, notamment le chevalier cuivré, une espèce en péril	<p>Tel que requis par le ministère Pêches et Océans Canada (MPO), un projet qui entraîne une perte d'habitat du poisson nécessite un permis adjoint d'un projet de compensation selon la superficie altérée. Les travaux de dragage et de remblayage requis pour la construction du nouveau terminal nécessiteront un permis délivré par le MPO ainsi qu'un projet de compensation. Comme dans tous projets de ce type, le MPO a demandé à l'APM de documenter la faisabilité de variantes de conception du projet afin de réduire les effets négatifs sur l'habitat du poisson et sur les espèces aquatiques en péril et leur habitat essentiel.</p> <p>Depuis 2008, l'APM a réalisé des inventaires fauniques dont deux ont visé le chevalier cuivré (en 2012 et 2013). À ce jour, ceux-ci démontrent que l'aire des herbiers susceptibles d'être un habitat pour le chevalier cuivré située dans le secteur ouest du projet est constituée de cinq petits herbiers discontinus dont l'aire totale combinée équivaut à une surface de 30 m sur 100 m. Toutefois, la présence de ce poisson n'a pas été détectée dans le secteur du terminal portuaire de Contrecoeur pendant ces relevés. L'information dont l'APM dispose indique que le dernier spécimen à avoir été recensé dans la région remonte à 2008, près de</p>	Comité ZIP Des Seigneuries CRE Montérégie Participants à la séance d'information publique du 1 ^{er} décembre 2014



Thème	Préoccupation	Éléments de réponse	Parties prenantes concernées
		Lanoraie. Quel qu'en soit l'ampleur, l'APM prend très au sérieux les enjeux environnementaux de son projet et se soumettra au cadre réglementaire applicable, notamment en ce qui a trait aux mesures de compensation qui lui seront demandées, le cas échéant.	
	Mise sur pied d'un programme de compensation	Un inventaire permettra d'identifier les habitats qui seront altérés et de déterminer avec les ministères interpellés les projets de compensation pertinents afin de recréer les habitats qui auront été abîmés.	CRE Montérégie Ville de Verchères Comité ZIP Des Seigneuries MDDELCC
	Perte de couvert forestier découlant de l'aménagement des installations portuaires	Pendant l'étude d'impact environnemental, une analyse sera réalisée pour déterminer les options de compensation du couvert forestier perdu par l'aménagement des installations portuaires.	Comité ZIP Des Seigneuries Riverains immédiats
	Utilisation d'argile issue du dragage pour le remblai	Les caractéristiques géotechniques des matériaux de dragage excluent la possibilité de les utiliser comme matériaux de remblayage.	Comité ZIP du lac Saint-Pierre
PROCESSUS DE CONSULTATION	L'APM doit s'assurer d'avoir l'acceptabilité du projet par les locataires (terminaux à conteneurs)	L'APM a mis en place un processus de consultation avec les parties prenantes incluant les opérateurs des terminaux.	CPEQ
RETOMBÉES ÉCONOMIQUES	Impact du nouveau terminal sur le transport de marchandises via l'aéroport de Saint-Hubert	L'arrivée massive de conteneurs sur la Rive-Sud, combinée à la proximité de l'aéroport de Saint-Hubert, positionne cette dernière et les terrains adjacents (zone tampon) comme autant d'occasions d'implantation d'activités économiques.	Ville de Longueuil
	Impact sur les entreprises actives dans le secteur (voie d'accès, empiètement sur leur terrain)	Le flux quotidien de camions et de travailleurs générera de l'activité économique. Les entreprises locales bénéficieront de cet apport.	Opérateurs de terminaux Participants à la séance d'information publique du 1 ^{er} décembre 2014



Thème	Préoccupation	Éléments de réponse	Parties prenantes concernées
	Impact sur les installations de l'APM à Montréal	L'objectif de mettre en service un nouveau terminal à Contrecoeur n'est pas de concurrencer le marché de Montréal ni de l'annihiler, mais plutôt d'être en mesure de répondre à une croissance de la demande une fois que l'une ou les installations sur l'île de Montréal auront atteint leur pleine capacité. Le nouveau terminal à conteneurs de Contrecoeur sera complémentaire aux activités portuaires sur l'île de Montréal.	Comité de concertation Navigation (CCN) Comité ZIP du lac Saint-Pierre Comité ZIP Des Seigneuries MRC Marguerite-D'Youville CRE Montérégie CPEQ MDDELCC
	Retombées économiques pour les municipalités limitrophes (p. ex. : Sorel-Tracy, Verchères)	Les activités prévues dans un terminal comme celui de Contrecoeur sont des multiplicateurs économiques pour les communautés environnantes. Il y aura certainement des occasions à saisir pour les municipalités environnantes.	Ville de Sorel-Tracy et Société des Parcs industriels et du Port de Sorel-Tracy Participants à la séance d'information publique du 1 ^{er} décembre 2014
	Retombées en matière d'emplois additionnels pour la région	Une récente étude évalue la création d'emploi pour le projet à 5 000 personnes-année durant la phase de construction et à 1 000 personnes-année pendant l'exploitation.	Riverains immédiats Participants à la séance d'information publique du 1 ^{er} décembre 2014
	Condition (état de désuétude) de la voie ferrée	La voie ferrée du CN, une entreprise de chemins de fer de classe A, est en très bon état. De plus, elle fait l'objet d'un monitoring régulier selon la réglementation fédérale. Récemment, le CN a procédé à un remplacement des traverses de bois et à l'inspection des ponceaux et autres structures.	Ville de Boucherville
SÉCURITÉ	Impact de l'arrivée du nouveau terminal sur les plans de prévention incendie de la MRC et sur les budgets de formation	L'APM a un plan de mesures d'urgence (PMU) en place avec le Service Incendie de Montréal et l'APM entretient une collaboration similaire avec les services locaux.	Ville de Varennes
	Inquiétudes en lien avec le transport potentiel de matières dangereuses, par train et par bateau	Il est important de préciser que seules des marchandises par conteneurs seront reçues au nouveau terminal. Comme à Montréal, toutes les marchandises dangereuses reçues sont réglementées et feront l'objet d'un contrôle. Pour certaines classes de produits, les inspecteurs en	Ville de Verchères Comité ZIP du lac Saint-Pierre Participants à la séance d'information publique du 1 ^{er} décembre 2014



Thème	Préoccupation	Éléments de réponse	Parties prenantes concernées
		prévention incendie de l'APM font des vérifications de colis.	
	Inquiétudes en lien avec le transport potentiel de produits pétroliers par train, par bateau et par pipeline	Il n'y aura pas de transport de produits pétroliers puisque seules des marchandises par conteneurs seront reçues au nouveau terminal.	Ville de Longueuil MRC Marguerite-D'Youville Ville de Contrecoeur Comité de concertation Navigation (CCN) CRE Montérégie Riverains immédiats
	Vitesse des trains et absence de barrières aux passages à niveau	Une étude de circulation est en cours.	Ville de Verchères Participants à la séance d'information publique du 1 ^{er} décembre 2014



PROJET D'AGRANDISSEMENT DU TERMINAL PORTUAIRE DE CONTRECŒUR

CHAPITRE 8 – CONSULTATIONS DES GOUVERNEMENTS

PROVINCIAL ET FÉDÉRAL, ET DES GROUPES AUTOCHTONES

8 CONSULTATIONS DES GOUVERNEMENTS PROVINCIAL ET FÉDÉRAL, ET DES GROUPES AUTOCHTONES

À ce jour, les agences gouvernementales et ministères rencontrés par l'APM pour le projet sont les suivants :

- Gouvernement fédéral :
 - Infrastructure Canada;
 - Environnement Canada, Service canadien de la faune ;
 - Ministère Pêches et Océans Canada (MPO).
- Gouvernement provincial :
 - Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

Le but de ces rencontres était de présenter le projet, de discuter des dispositions réglementaires et d'anticiper les enjeux qui pourraient être soulevés pendant la conception, la construction et l'exploitation du terminal.

Le tableau 8.1 résume les activités de consultation menées jusqu'à présent auprès des instances gouvernementales identifiées comme parties prenantes par l'APM, incluant le MPO lequel est sollicité pour émettre un permis en vertu de la *Loi sur les pêches* et la *Loi sur les espèces en péril*.



Tableau 8.1 Instances gouvernementales rencontrées par l'APM

Type de partie prenante	Parties prenantes	Date	Nombre de participants	Format de la rencontre
Gouvernement fédéral	Infrastructure Canada	2014-06-04	3	Rencontre
	Environnement Canada, Service canadien de la faune	2014-10-03	9	Rencontre
	Ministère Pêches et Océans Canada (MPO)	2014-2015		Échanges d'information
Gouvernement provincial	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC)	2014-11-28	6	Rencontre

Aucune activité de préconsultation n'a eu lieu avec des groupes autochtones. Advenant un intérêt des communautés autochtones des nations Waban-Aki et Mohawk, l'APM s'engage à les consulter sur les détails du projet et à intégrer leurs préoccupations lors de l'élaboration du projet.



