



Projet d'expansion du Port de Montréal à Contrecoeur | Administration portuaire de Montréal

## Comité de cohabitation Communauté-Port

Compte rendu de la rencontre du 5 février 2026

### 2<sup>e</sup> rencontre du comité

Date : le jeudi 5 février 2026

Heure : de 19 h à 21 h 30

Lieu : Centre culturel de Verchères (salle Verbec)

### Membres présents

#### Citoyen·nes

- › Jean-Yves Brochu – Citoyen de Contrecoeur
- › Sonia Duquette – Citoyenne de Verchères

#### Administrations municipales

- › Carole Dulude – Municipalité de Verchères
- › François Lestage – MRC de Marguerite-D'Youville
- › Sylvain Latour – Ville de Contrecoeur

#### Organismes – Communautaire, environnement et santé

- › Isabelle Harvey – CISSS de la Montérégie-Est
- › Cindy Mathers – Table sociocommunautaire de Contrecoeur
- › Luz Ibarra – Corporation de développement communautaire (CDC) de Marguerite-D'Youville
- › Andréanne Paris – Conseil régional de l'environnement de la Montérégie
- › Annie Perrier – Maison des jeunes de Verchères

### **Administration portuaire de Montréal (APM)**

- › Andrée-Anne Drouin – Administration portuaire de Montréal (APM)
- › Ronald Haddad – Administration portuaire de Montréal (APM)

### **Consortium**

- › Marily Bélanger – Constructeurs Terminal de Contrecœur Grand Projet (CTC GP)
- › Muriel Roger – Constructeurs Terminal de Contrecœur Grand Projet (CTC GP)

### **Ministère**

- › Mathieu Carrier – Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) (membre observateur)

### **Membres absents**

#### **Administration portuaire de Montréal (APM)**

- › Pablo Dewez – Administration portuaire de Montréal (APM)

#### **Citoyen·nes**

- › Dominic Duclos – Citoyen de Contrecœur
- › Michel Roberge – Citoyen de Verchères

#### **Organismes – Communautaire, environnement et santé**

- › David Gaudreault – Le Quartier des affaires

### **Facilitation de la rencontre**

- › Hugo Mimee – Coordonnateur du comité de suivi, Table ronde Participation publique
- › Isabel T. Dion – Documentation des échanges, Table ronde Participation publique (collaboratrice)

---

## **Points à l'ordre du jour**

*Voir en annexe pour plus d'informations dans le document de présentation utilisé lors de la rencontre.*

### **1. Actualités du projet**

- Une personne de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC) sera invitée à participer virtuellement à une prochaine rencontre de la table de bon voisinage avec les voisins de Verchères. Il est suggéré de planifier également une présentation virtuelle d'une trentaine de

minutes avec le comité (rencontre spéciale pour les personnes intéressées), ou d'enregistrer la présentation qui sera faite à la table de bon voisinage afin que les membres du comité qui le souhaitent puissent la visionner.

- Concernant l'étude commandée par SNAP Québec, une lettre apportant des corrections et des précisions a été transmise par l'APM aux chercheurs et sera également envoyée aux membres du comité. Des membres du comité suggèrent également :
  - D'aborder ce point avec la table de bon voisinage de Verchères lors d'une prochaine rencontre.
  - De fournir des données mises à jour par rapport à l'étude économique de 2017 qui est remise en question dans l'étude commandée par SNAP Québec.
  - De confirmer s'il est possible pour les membres de diffuser la lettre de réponse de l'APM.

Autres actualités des membres du comité :

- La Ville de Contrecoeur informe qu'elle effectuera un test mensuel au niveau de la prise d'eau municipale, notamment sur les paramètres inorganiques (certains métaux, par exemple). Une conseillère scientifique suivra également l'évolution des travaux du port.
- L'APM souligne qu'elle effectuera aussi le suivi de la qualité de l'eau pendant les travaux de dragage.
- La municipalité de Verchères effectue un test au niveau de la prise d'eau municipale deux fois par année, comme prévu par la réglementation. La localisation de la municipalité en amont du site du projet ainsi que le courant du fleuve font en sorte que cette fréquence est suffisante.
- Le regroupement citoyen Sécurité ferroviaire Rive-Sud s'intéresse aux impacts du transport ferroviaire dans les municipalités de la Rive-Sud, notamment en lien au projet d'expansion du Port de Montréal à Contrecoeur.
- Les discussions se poursuivent avec le Comité ZIP des Seigneuries afin qu'il se joigne au comité lors d'une prochaine rencontre.

## **2. Actions et suivis de la rencontre précédente**

*Gouvernance du comité*

- Un jeune de la Maison des jeunes de Verchères se joindrait au comité, à raison de deux rencontres par année (celles ayant lieu à Verchères). Les membres sont en accord avec cette proposition.
- Des membres suggèrent de proposer une visite de chantier aux jeunes, ce qui sera discuté par l'APM avec la Maison des jeunes de Verchères, de même que d'autres idées d'activités impliquant des jeunes.

*Rencontres thématiques*

- Les sujets suivants sont suggérés pour les prochaines rencontres du comité :

- Impacts psychosociaux : Santé mentale, défavorisation, criminalité, etc. Présenter des données prospectives des impacts psychosociaux et des conditions de vie, notamment en fonction des phases du projet.
- Impacts économiques sur la population : Sur les familles, sur la valeur des maisons et les conditions de vie des personnes en situation de pauvreté.
- Retombées économiques : Mieux comprendre les retombées (emplois, financement de projets municipaux).
- Impacts fiscaux pour les municipalités.

#### *CTC GP*

- Présenter, lors d'une prochaine rencontre, les autres coupes d'arbres qui seront faites lors des prochaines phases de travaux.
- Des membres se demandent si des organismes (pas seulement des scieries) travaillant en revalorisation du bois ont été approchés.

### **3. Statut d'avancement**

#### *Discussion entourant le suivi du bruit et de la qualité de l'air*

- La station de mesure du bruit ayant enregistré des dépassements est située près de la route 132 / montée Lapierre. Ce sont les opérations de déneigement qui expliquent les dépassements de nuit, et la circulation sur la route 132 qui explique les dépassements de jour.
- L'APM précise que les données brutes des stations de mesure du bruit ne seront pas partagées, car il s'agit de données techniques qui nécessitent un certain traitement. L'APM partagera des synthèses au public, qui incluront les dépassements avec l'analyse des sources de ces dépassements.
- Des membres aimeraient voir les principaux résultats de toutes les stations de mesure de la qualité de l'air lors d'une prochaine rencontre. Puisqu'il n'y a eu aucun dépassement aux stations, un seul graphique montrant les résultats pour la station de la montée Lapierre a été présenté lors de la rencontre, à titre d'exemple.

### **4. Suivi des demandes d'information et plaintes**

*Aucun élément noté.*

### **5. Suivis environnementaux**

#### *Discussion entourant la compensation des milieux humides*

- La clôture anti-chevreuil a été installée afin d'éviter que ceux-ci ne mangent tous les aménagements qui ont été réalisés. Ultimement, cette clôture pourrait être retirée.
- La zone située au sud du site de compensation actuel servira à la phase 2 du projet de compensation et correspond au secteur de l'habitat de la rainette faux-grillon de l'Ouest.

L'APM devra obtenir un permis pour la réalisation des travaux de compensation dans cette zone, qui devraient débuter ce printemps 2026.

- À terme, l'APM a pris l'engagement de protéger toutes les terres lui appartenant au sud de la route 132 (en-dehors des nouvelles installations portuaires) avec d'autres mesures de conservation.

#### *Discussion entourant la compensation des herbiers aquatiques (secteur de l'île aux Bœufs)*

- Les bouées saisonnières servent à protéger une structure présente sous l'eau. D'autres bouées équipées de sondes seront installées pour suivre les matières en suspension (turbidité et vitesse) pour le projet de compensation. Des bouées seront également installées pour assurer la sécurité des navires.

### **6. Thèmes : Qualité de vie**

- Par rapport à l'étude d'impact initiale, des optimisations du projet ont eu lieu permettant de réduire certains impacts anticipés, notamment le fait que le nouveau terminal disposera d'équipements électrifiés (plutôt que des équipements utilisant des carburants fossiles), et que le nouveau terminal sera construit en différentes phases (plutôt qu'en un seul bloc).

#### *Discussion entourant la qualité de l'air (phase de construction)*

- Il y a très peu de dépassements anticipés dans l'étude d'impact initiale et ceux-ci seraient seulement aux limites du site (aucun dans la communauté urbaine). Les données des stations de mesure de la qualité de l'air permettront de faire le suivi à ce niveau.
- Concernant le contrôle de la poussière sur le chantier, de l'arrosage est effectué régulièrement pour abaisser la poussière en été (ce qui n'est pas nécessaire en saison hivernale). Cette opération ne génère pas de pollution dans le fleuve, car elle a seulement pour effet d'humidifier le sol sans entraîner de ruissellement. Des photos de cette opération pourront être montrées lors d'une prochaine rencontre. Il s'agit d'une pratique connue dans le domaine de la construction.

#### *Discussion entourant l'environnement visuel (phase de construction)*

- Concernant l'effet résiduel jugé variable en fonction de l'unité de paysage après l'application de mesures, l'APM apportera des précisions sur la variation des effets et les lieux concernés par ces effets résiduels.

#### *Discussion entourant l'environnement visuel (phase d'exploitation)*

- Concernant les aménagements visuels qui seront faits le long de la propriété située au 1219, route Marie-Victorin (appartenant au Port de Montréal) :
  - L'APM précise que la localisation précise du talus végétalisé et du mur acoustique n'est pas encore définitive et que l'ingénierie détaillée sera effectuée le moment venu afin d'optimiser leur conception et leur localisation.
  - Des membres précisent que des citoyen·nes aimeraient être consulté·es sur ces aménagements visuels.
  - L'APM pourra partager avec les membres du comité les plans qui seront réalisés lors de l'ingénierie détaillée afin de recueillir les commentaires.

### *Discussion entourant l'environnement sonore (phase de construction)*

- Des précisions seront apportées lors de la prochaine rencontre concernant le vibrofonçage des pieux, en comparaison de la méthode de battage, de même que sur l'installation des palplanches (notamment en images).
- Concernant le bruit généré par les travaux de compensation des herbiers aquatiques à proximité de l'île aux Bœufs à l'été 2025, il n'y a pas eu de mesure de bruit à cet endroit, étant donné que l'évaluation des impacts anticipés des activités de ce projet ne prévoyait pas d'impact sonore significatif auprès des résidents du secteur habitant sur les berges du Saint-Laurent (un peu moins de 1 km de distance). Un·e membre précise que certain·es citoyen·nes ont trouvé ces travaux bruyants.
- Une clarification sera apportée lors de la prochaine rencontre afin d'expliquer en quoi consiste la mise à jour des analyses sonores réalisées pour les besoins des travaux en eau (diapositive 62 de la présentation PPT).

### *Discussion entourant l'environnement sonore (phase d'exploitation)*

- Des membres souhaitent savoir si le bruit des trains et des camions a été considéré dans la modélisation sonore, et ce, pas seulement près du terminal, mais également dans les villes où circulent les trains et les camions. Également, les impacts cumulatifs liés au développement de Verchères et à l'augmentation du nombre de camions sur l'autoroute 30.
- L'APM précise que les stations de mesures sont permanentes et que les mesures continueront d'être prises en phase d'exploitation.
- Les dépassements enregistrés par les stations seront présentés à chaque rencontre du comité.
- Lors de la prochaine rencontre, des données seront fournies sur le nombre de camions qui sont dotés d'un système d'alarme de recul à bruit blanc (large bande) sur le chantier.

## **7. Prochaine rencontre**

- Un sondage sera transmis aux membres afin de trouver une date pouvant convenir au plus grand nombre pour tenir la prochaine rencontre, qui aurait lieu à la fin avril/début mai.
- Sujet thématique qui sera abordé : Transport (camionnage, train, etc.)
  - Interpeller le CN afin de voir la possibilité d'avoir un représentant présent à la rencontre.
  - Il est suggéré d'inviter une personne représentant le regroupement citoyen Sécurité ferroviaire Rive-Sud.

## Actions et suivis :

- Planifier une présentation virtuelle par l'AEIC (rencontre spéciale pour les personnes intéressées), ou enregistrer la présentation qui sera faite à la table de bon voisinage.
- Partager aux membres du comité la lettre transmise par l'APM aux chercheurs ayant produit l'étude commandée par SNAP Québec. De plus :
  - Aborder ce point lors de la prochaine rencontre de la table de bon voisinage de Verchères.
  - Fournir des données mises à jour par rapport à l'étude économique de 2017.
  - Confirmer s'il est possible pour les membres du comité de partager la lettre.
- Poursuivre les discussions avec la Maison des jeunes de Verchères afin de planifier une visite du chantier pour les jeunes et d'autres activités possibles.
- Ajouter les sujets suivants à l'ordre du jour des prochaines rencontres du comité :
  - Impacts psychosociaux
  - Impacts économiques sur la population
  - Impacts fiscaux sur les municipalités
- Présenter, lors d'une prochaine rencontre, les autres coupes qui seront faites lors des prochaines phases de travaux et préciser si d'autres organismes (pas que des scieries) travaillant en revalorisation du bois ont été approchés.
- Présenter un sommaire des résultats de toutes les stations de mesure de la qualité de l'air lors des prochaines rencontres.
- Montrer des visuels de l'opération de contrôle de la poussière sur le site des travaux lors de la prochaine rencontre.
- Apporter des précisions sur les effets résiduels variables en fonction des unités de paysage étudiées (environnement visuel en phase de construction).
- Concernant les aménagements visuels et acoustiques qui seront faits le long de la propriété située au 1219, route Marie-Victorin :
  - Évaluer la possibilité de consulter les citoyen·nes habitant à proximité de ces aménagements.
  - Partager avec les membres du comité les plans qui seront réalisés lors de l'ingénierie détaillée afin de recueillir les commentaires.
- Apporter des précisions sur les travaux de mise en fiche des pieux ainsi que l'installation des palplanches.
- Clarifier la mise à jour effectuée au niveau des analyses sonores réalisées pour les besoins des travaux en eau.
- Donner des précisions sur l'impact potentiel sur l'environnement sonore, en dehors du site du projet, lié à l'ajout de trains et de camions en phase d'exploitation du terminal.

- Donner des précisions sur les impacts cumulatifs liés au développement de Verchères par rapport à l'augmentation du nombre de camions sur l'autoroute 30.
- Présenter une synthèse des résultats de suivi aux stations de mesure du bruit à chaque rencontre du comité.
- Fournir des données sur le nombre de camions de chantier étant dotés d'un système d'alarme de recul à bruit blanc (large bande).
- Transmettre un sondage aux membres du comité pour déterminer une date pour la prochaine rencontre.
- Interpeller le CN afin qu'il soit présent aux discussions sur le thème du transport à la prochaine rencontre.
- Évaluer la possibilité d'inviter une personne représentant le regroupement citoyen Sécurité ferroviaire Rive-Sud aux discussions sur le thème du transport lors de la prochaine rencontre.



# Projet d'expansion à Contrecoeur

Comité de cohabitation  
Communauté-Port / T1

5 février 2026

Canada

# Sommaire

1. Actualités du projet
2. Actions et suivis de la rencontre précédente
3. Statut d'avancement
4. Suivi des demandes d'information et plaintes
5. Suivis environnementaux
6. Thème : Qualité de vie
7. Prochaine rencontre



# Moment Sécurité



Source : Travail sécuritaire NB, février 2022





# 1. Actualités du projet

# Actualités du projet

## Mise en ligne d'informations sur le comité de cohabitation et la table de bon voisinage

### Comité de cohabitation communauté-port

Ce comité a été mis en place en vue d'assurer un espace d'échanges structuré avec des acteurs des communautés directement concernés par le projet d'expansion. Il est formé de représentants des administrations municipales, d'organismes locaux et régionaux, de citoyens et de partenaires du projet, et est soutenu dans son organisation et son animation par une partie neutre. Il vise les objectifs suivants :



- Développer une compréhension commune des activités du Port
- Partager de l'information à jour sur différents aspects du projet et son avancement
- Échanger sur les attentes, préoccupations et recommandations formulées par les citoyens ou organismes de la communauté et formuler des avis
- S'assurer que les solutions de cohabitation liées aux travaux et à l'exploitation du futur terminal mises adéquates et, s'il y a lieu, développer de nouvelles solutions
- Identifier des stratégies et des outils de communication pour maintenir de bonnes relations

Consultez la [liste des membres du comité de cohabitation communauté-port](#).

Consultez le [compte rendu de la rencontre du 17 novembre 2025](#)

➡ [Lien vers ces sections ici.](#)

### Table de bon voisinage – Voisins de Verchères

Le Port de Montréal met en place une table de bon voisinage pour les citoyens et citoyennes de Verchères qui habitent à moins d'un kilomètre du site du futur terminal à conteneurs. Le voisinage du projet, qui est directement concerné par les activités de construction et d'exploitation, bénéficiera de cet espace d'échange. Cette table a pour objectifs, entre autres, de :

- Informer directement nos voisins à propos de l'évolution du projet;
- Assurer un espace de dialogue avec les équipes du Port;
- Expliquer des initiatives et des mesures d'atténuation et de compensation d'impacts;
- Répondre aux questions sur le projet.

La table est animée par une partie neutre et comptera sur la participation d'invités pour échanger sur des sujets d'intérêt pour le voisinage. Les rencontres se feront à une fréquence trimestrielle.

Consultez les [faits saillants de la rencontre du 3 décembre 2025](#)

# Actualités du projet

## 1<sup>re</sup> rencontre de la table de bon voisinage (3/12/2025)

- 1<sup>re</sup> rencontre : 23 citoyens (15 habitations).
- Thèmes d'intérêts seront abordés à chaque séance.
- Souhait de présence d'un élu (conseiller) et invitation à la mairesse de Verchères.
- Suggestion de présentation de l'AEIC – en virtuel.  
Intérêt pour le Comité ?
- Visite du site à venir (27/02 et 09/03).



 **Table ronde**  
Participation publique

Projet d'expansion du Port de Montréal à Contrecoeur  
Administration portuaire de Montréal

**Table de bon voisinage (voisins de Verchères)**  
Faits saillants de la rencontre du 3 décembre 2025

**FAITS SAILLANTS**

**1<sup>re</sup> rencontre de la Table de bon voisinage**  
Date : le mercredi 3 décembre 2025  
Heure : de 19 h à 21 h  
Lieu : Centre Culturel de Verchères (salle Verbec)

**Personnes présentes**  
23 citoyens de Verchères voisins du site du projet (habitant à moins d'un kilomètre).  
Trois personnes de l'Administration portuaire de Montréal (APM) :

- Pablo Dewez – Chef des relations avec la communauté du projet
- Ronald Haddad – Directeur principal du projet
- Arabia Koromakan – Cheffe de l'ingénierie et des services techniques du projet

Une personne de la municipalité de Verchères :

- Karine Brodeur – Directrice des communications et conseillère à la direction générale

**Facilitation de la rencontre**

- Hugo Mimoo – Animateur-facilitateur neutre, Table ronde Participation publique
- Isabel T. Dion – Documentation des échanges, Table ronde Participation publique (collaboratrice)

---

**Points à l'ordre du jour**  
**Suivi du projet**  
Le document présenté se trouve à l'annexe A.

Table de bon voisinage (voisins de Verchères)  
Faits saillants - Rencontre du 3 décembre 2025

1

➡ Lien vers les faits saillants [ici](#).

# Actualités du projet

## Parlons du projet - site de Q&R : campagne de visibilité à venir

PROJET D'EXPANSION PORT MONTRÉAL Le projet en détail

### Projet d'expansion du Port de Montréal à Contrecoeur

#### Parlons du projet

Rechercher

Filtres Réinitialiser

**Vous avez des questions sur le projet d'expansion du Port de Montréal à Contrecoeur ? On y répond ici !**  
Si vous ne trouvez pas la réponse à votre question, vous pouvez nous la poser ici et nos équipes vous répondrons. Le site sera mis à jour régulièrement, au rythme de l'avancement du projet.  
Poser votre question

**Je possède une entreprise qui peut offrir des biens et services pour les besoins de construction et d'exploitation du futur terminal. Comment puis-je partager mes coordonnées et informations ?**  
Publié le 22 janvier 2026  
Nous vous invitons à remplir un formulaire pour vous inscrire à une liste d'entreprises désireuses d'offrir leurs biens et services pour les besoins de construction et/ou d'exploitation du futur terminal à conteneurs. Cette liste est mise à disposition...  
En savoir plus

**Avez-vous obtenu le permis nécessaire pour commencer les travaux en eau ?**  
Publié le 22 janvier 2026  
Oui, le Port a reçu le permis (autorisation) du ministère des Pêches et Océans Canada (MPO) pour la réalisation des travaux en eau en janvier 2026.  
En savoir plus

Informations clés  
Mise en service prévue : 2032  
Capacité : 1,15 millions de conteneurs EVP (équivalent vingt pieds)

Rechercher

Filtres Réinitialiser

Approvisionnements Biodiversité Calendrier Camions Chevalier cuirré Circulation

Communautés Consultation Économie Emplois Environnement Gouvernance

hebergement Infrastructures Logistique Matières dangereuses Nature Partenariats

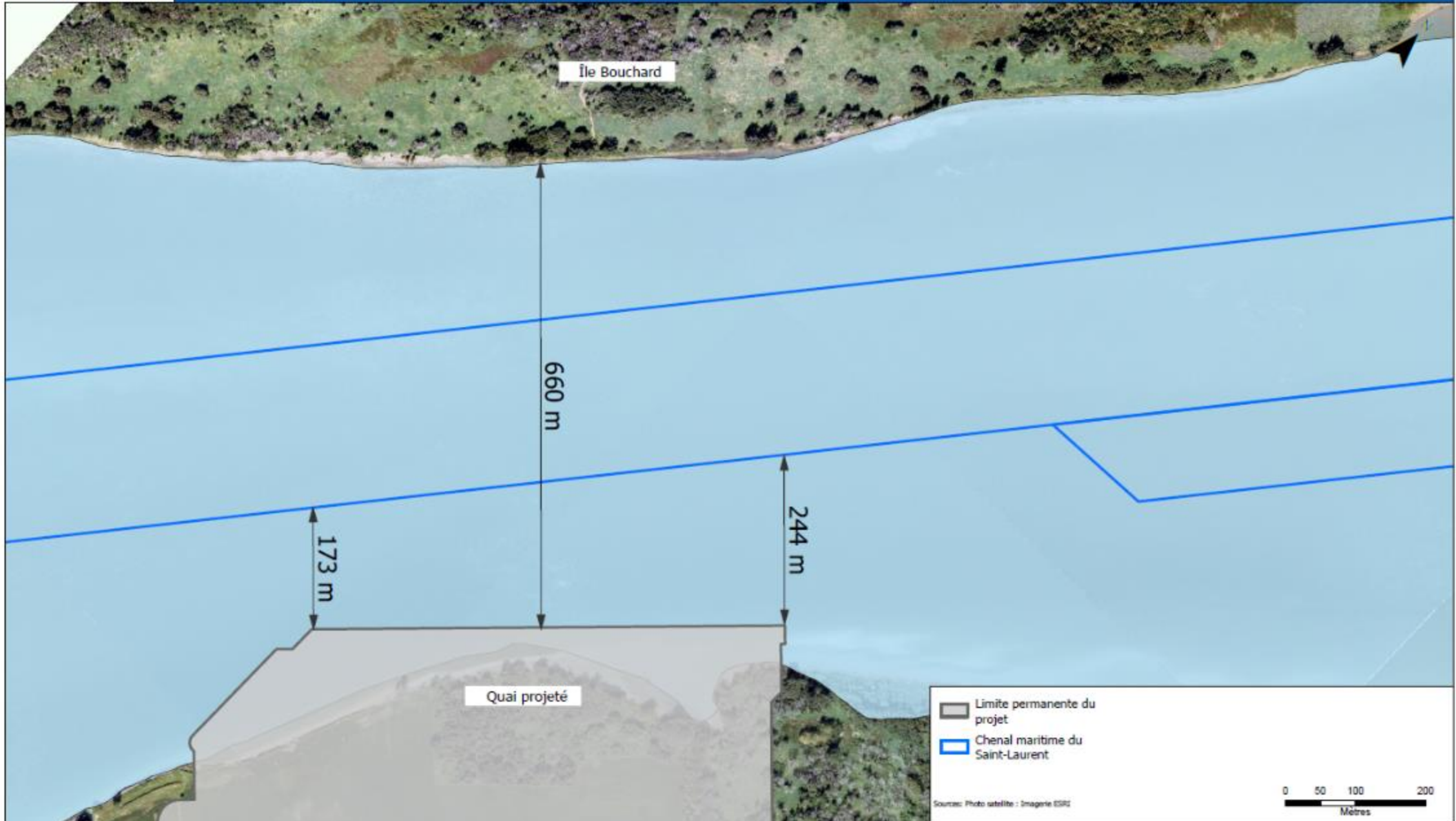
Permis Projet Réglementation Sécurité Trains Travaux Urgences

➔ Lien vers le site Parlons du projet [ici](#).

# Actualités du projet

- **Visite des membres du comité au site du projet (12/01/2026) – Suivis notés :**
  - Partage de photos : via les faits saillants.
  - Partage de données de suivi de la qualité de l'air et du bruit : synthèse mensuelle publiée en ligne (page web du projet – à venir).
  - Présence de glace au futur quai : ingénierie adaptée et estacade de glace prévue.
  - Prochaine visite au chantier : fin des travaux préparatoires, à confirmer (été 2026).





# Actualités du projet

## En vrac...

- Obtention du 2<sup>e</sup> permis du MPO, pour la réalisation des travaux en eau (janvier 2026).  
➡ Raisons d'émission du permis (Registre LEP) [ici](#).
- Rencontres de suivi du projet avec les conseils municipaux de Verchères et de Contrecoeur en janvier et février 2026.
- Étude commandée par SNAP Québec : attention aux erreurs et omissions.





# Questions?



## **2. Actions et suivis de la rencontre précédente**

# Suivis ponctuels

## 1. GOUVERNANCE DU COMITÉ

- Participation d'un jeune de la MDJ de Verchères
- Approbation des comptes rendus
- Partage d'informations et questions de citoyens
- SharePoint pas requis

## 2. RENCONTRES THÉMATIQUES

- Qualité de vie
- Transport et camionnage
- Compensation et suivi environnemental + Dragage
- Sûreté et sécurité portuaire

## 3. CTC GP

- Revalorisation du bois coupé
- Estimation de camions en construction
- Entretien de la chaussée (entrées/sorties)

## 4. MTMD

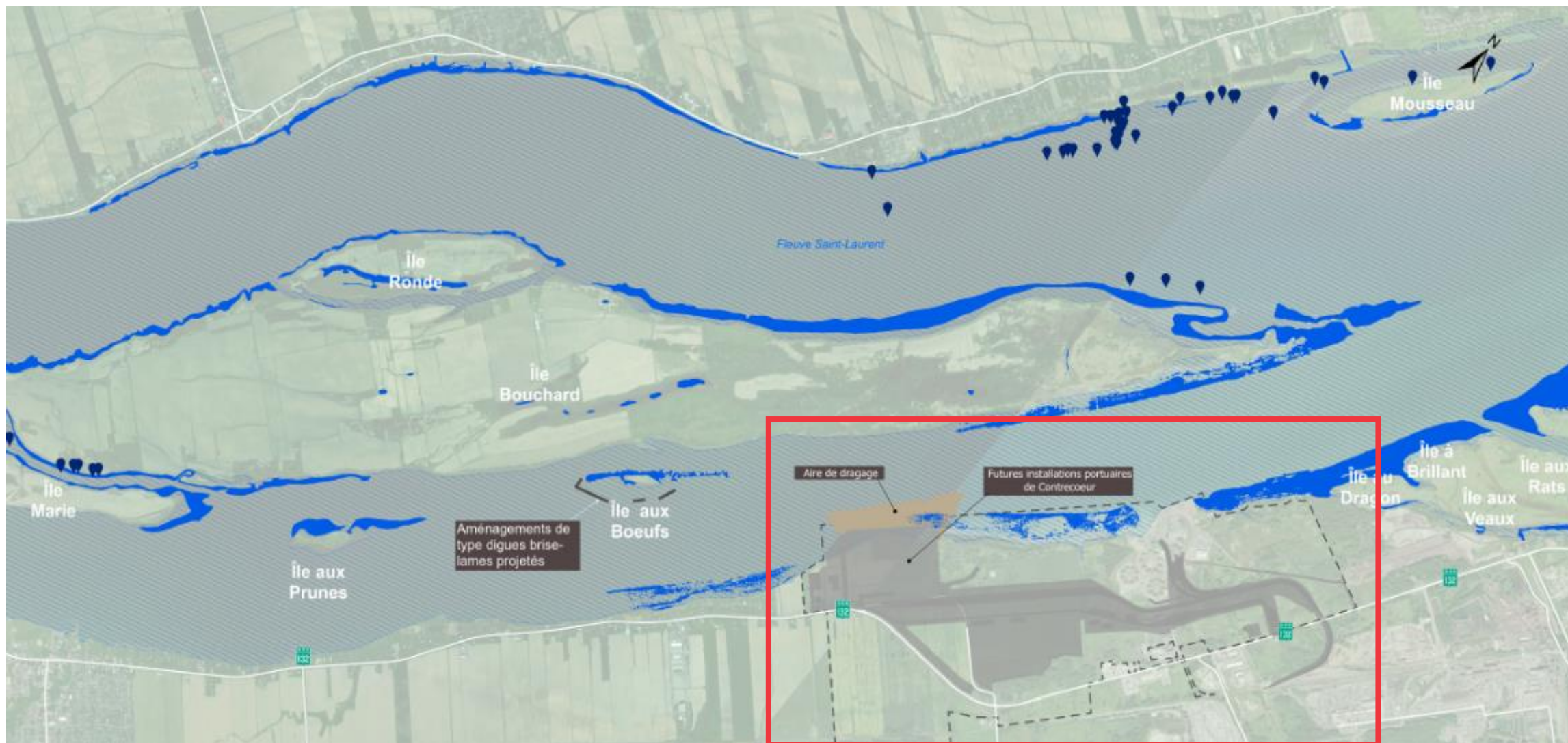
- Mécanisme de contact avec le ministère  
➡ Lien vers un formulaire du MTMD [ici](#).

# Lave-roue mécanique à sec



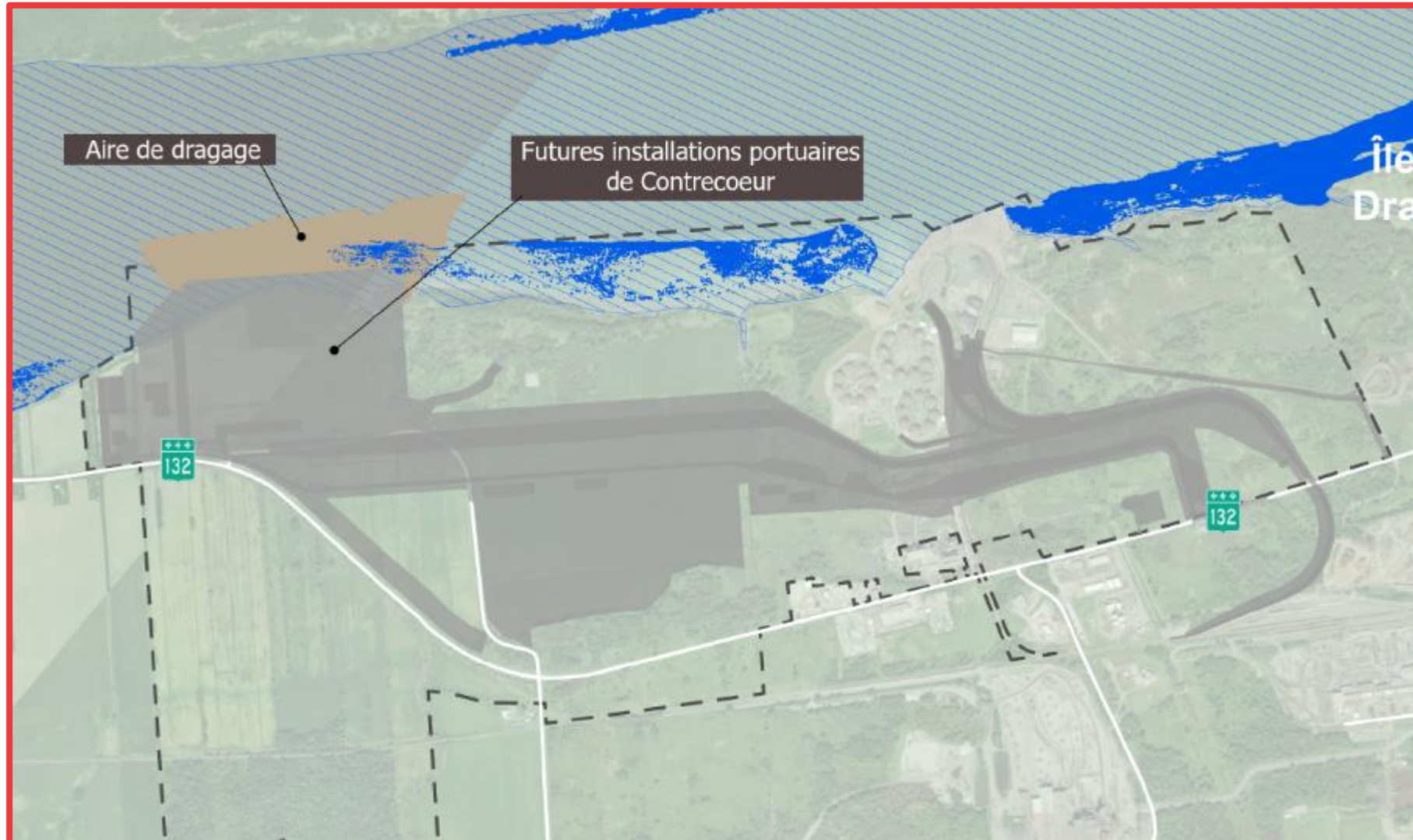
# Localisation du quai et protection des herbiers

Pourquoi avoir changé l'emplacement initial du projet vers la partie ouest des terrains de l'APM ?



# Localisation du quai et protection des herbiers

Pourquoi avoir changé l'emplacement initial du projet vers la partie ouest des terrains de l'APM ?





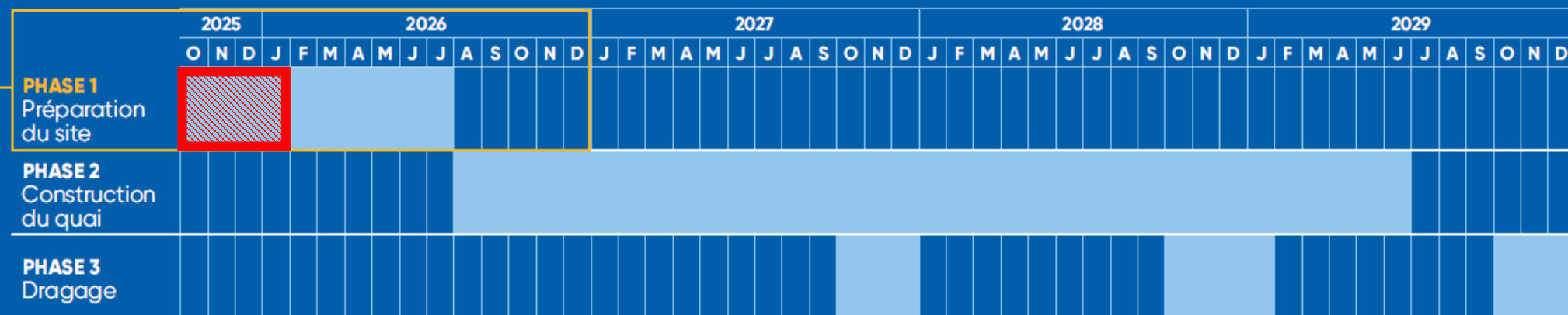
# Questions?



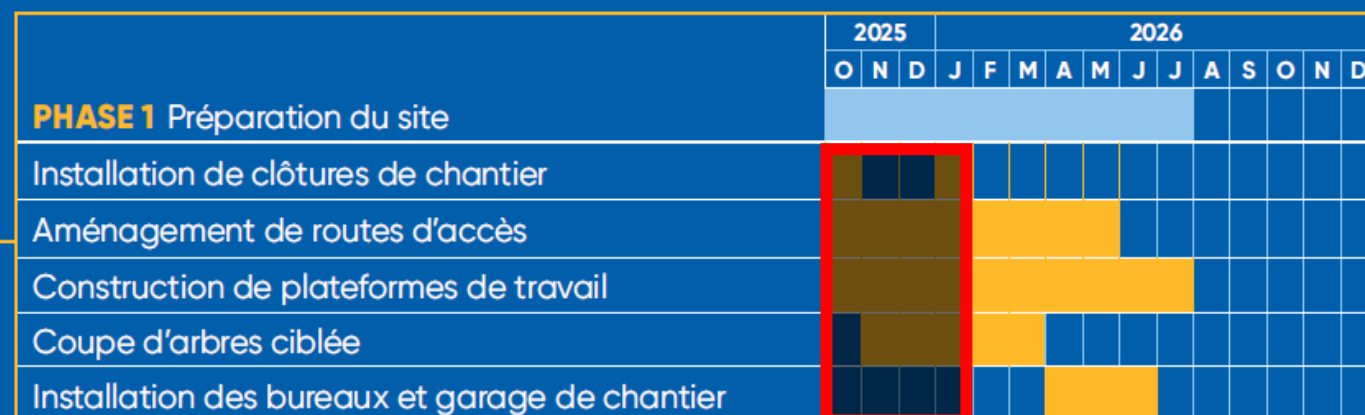
## 3. Statut d'avancement

# Séquence des travaux prévue – Travaux en eau

## Aperçu général de l'ensemble des phases (entre 2025 et 2029)



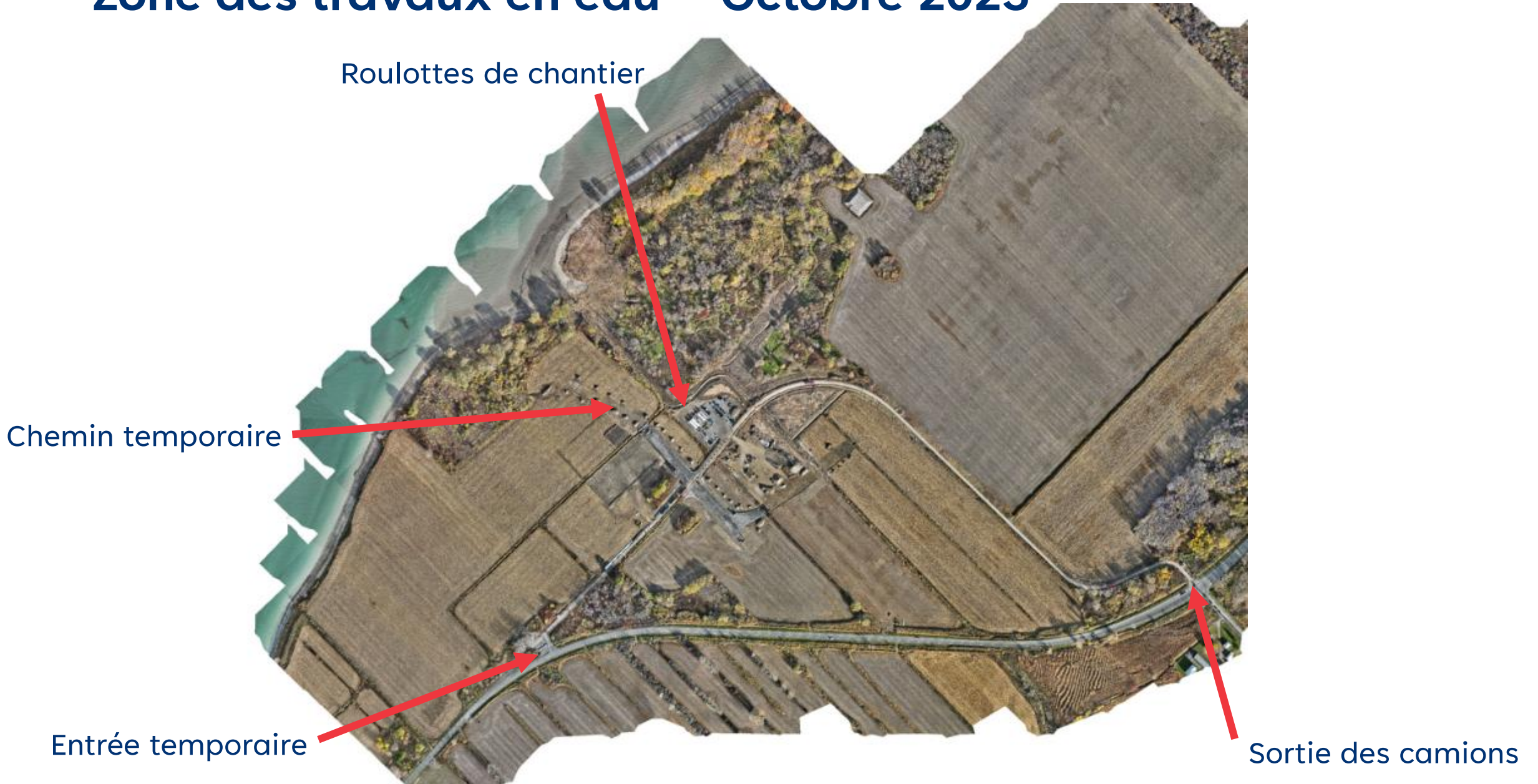
## Aperçu de la Phase 1 – Préparation du site (entre octobre 2025 et juillet 2026)



Le Port de Montréal informera régulièrement la population de l'évolution des travaux et fera un bilan des activités réalisées à chaque fin de phase.



# Zone des travaux en eau – Octobre 2025



Roulottes de chantier

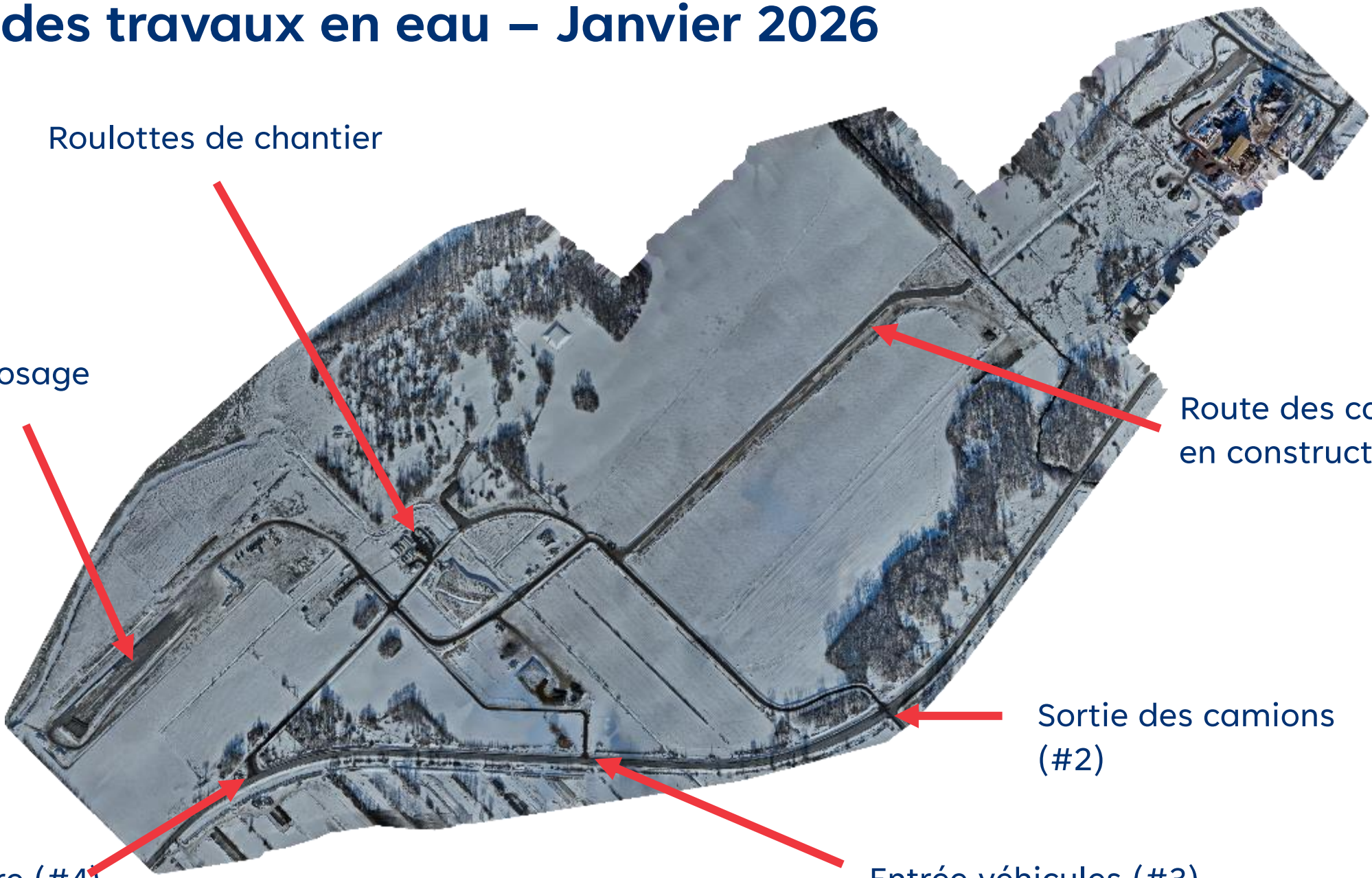
Chemin temporaire

Entrée temporaire

Sortie des camions



# Zone des travaux en eau – Janvier 2026



Roulottes de chantier

Zone d'entreposage de matériaux

Route des camions en construction (#1)

Sortie des camions (#2)

Entrée temporaire (#4)

Entrée véhicules (#3)

# Principales activités réalisées depuis le 17 novembre 2025

## Installation de ponts et routes

- Aménagement des routes temporaires
- Installation des plateformes
- Installation de ponts à portée libre



# Principales activités réalisées depuis le 17 novembre 2025

## Bassin A – Zone 2

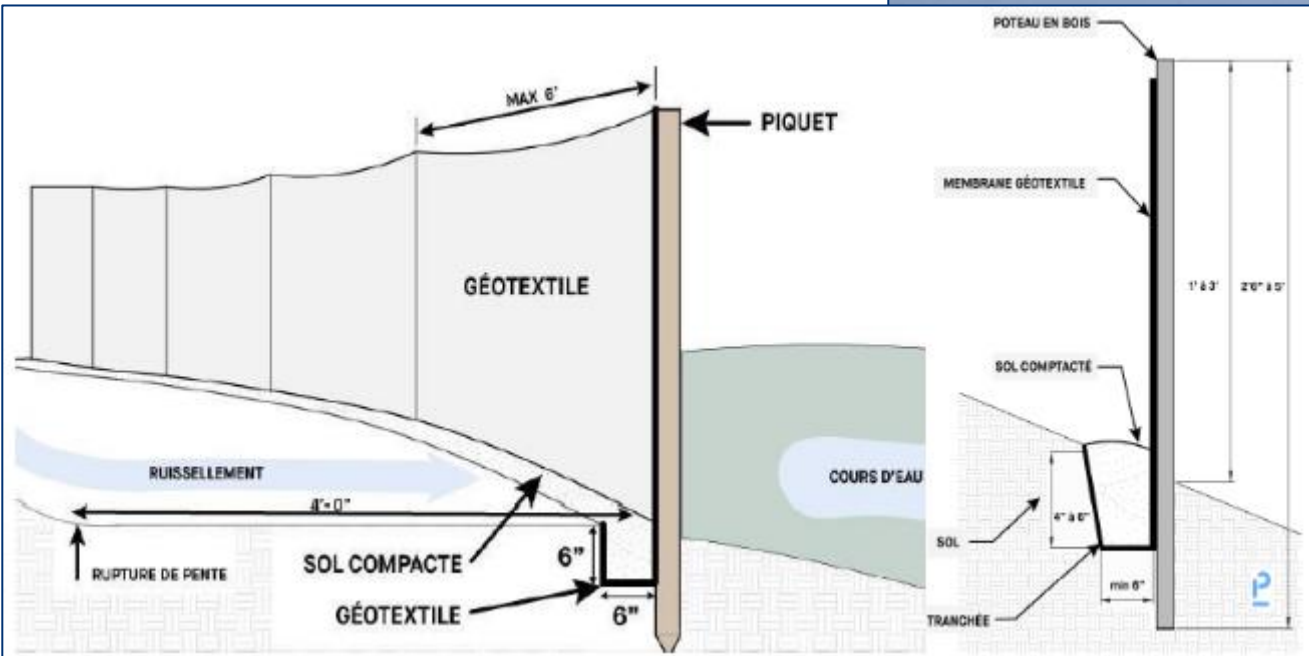
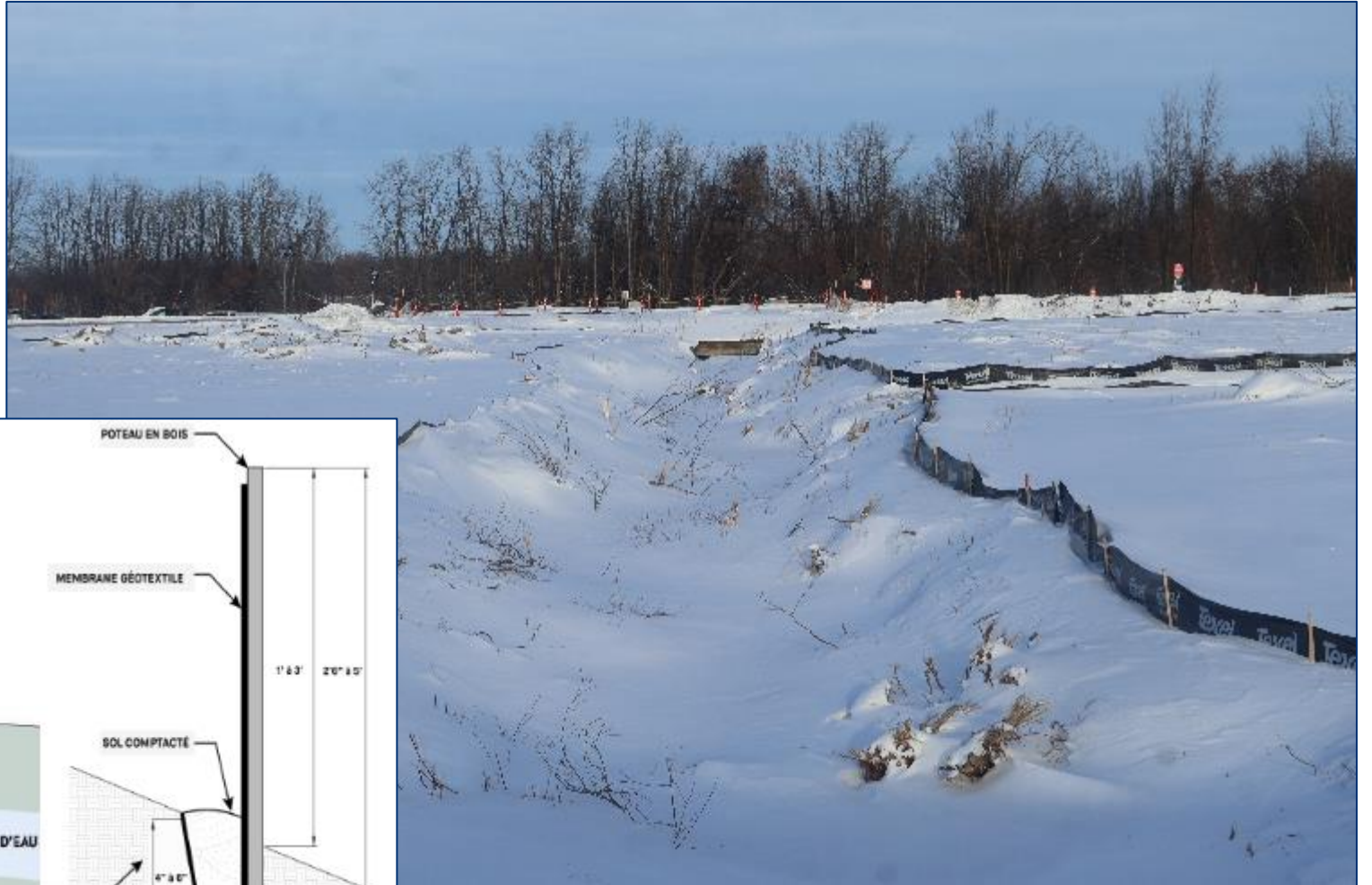
- Le bassin A est le bassin de stockage des sédiments dragués.
- Construction des digues de rétention du bassin.
- Dragage prévu à l'automne 2027 (1<sup>re</sup> saison).



# Principales activités réalisées depuis le 17 novembre 2025

## Fossé Noir

- Actuel Fossé Noir : barrières à sédiment.
- Restauration de l'ancien lit du Fossé Noir.



# Principales activités réalisées depuis le 17 novembre 2025



Figure 3. Existing and proposed watercourse of Fossé Noir (SNC Lavalin, 2019)

# Principales activités réalisées depuis le 17 novembre 2025

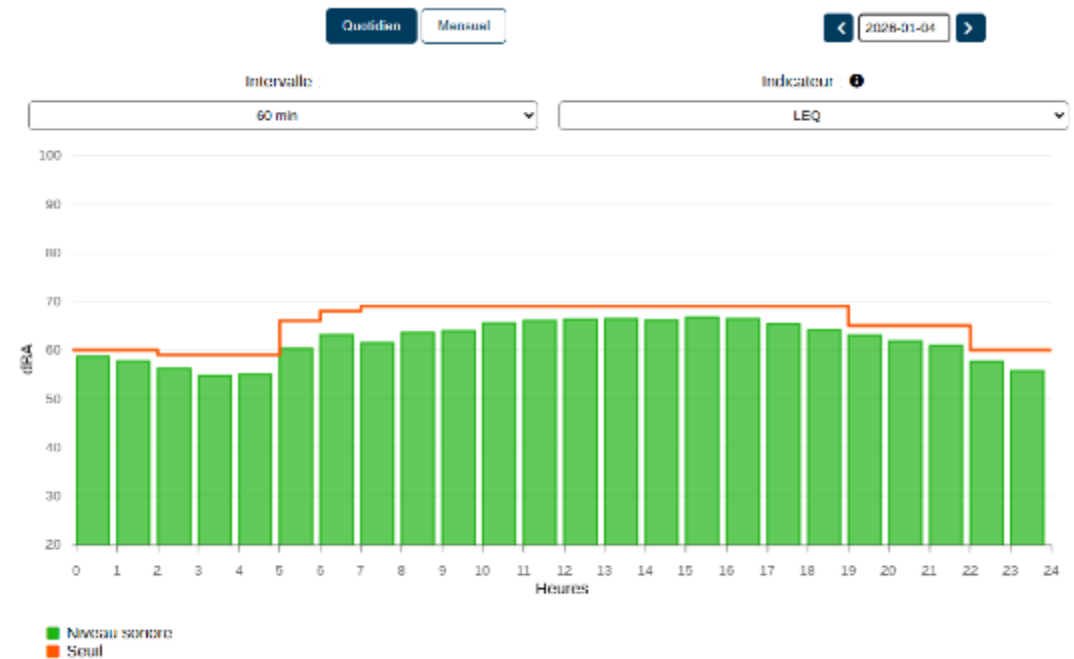
## Stockage de la pierre de jetée

- Réception de la pierre de jetée en prévision du début des travaux en eau (été 2026).
- En date du 3 février, 75 000 tonnes. Nous allons atteindre 200 000 tonnes.

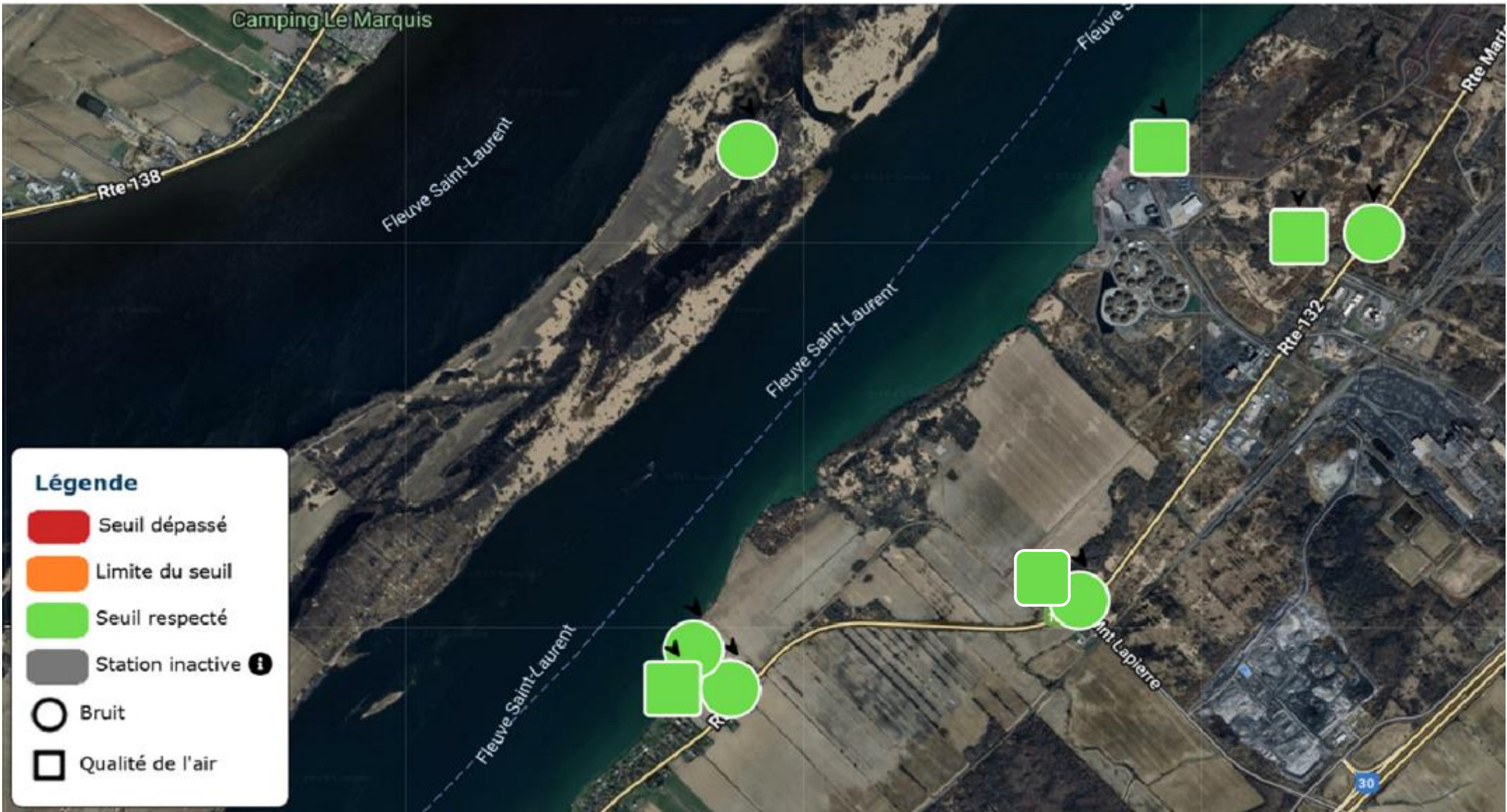


# Suivi du bruit

- Stations permanentes de suivi du milieu sonore (en calibrage).
- Enjeu : bruit ambiant à proximité de certaines stations (long de R132).
- Déplacement de certaines stations à des points permanents (1219 MV et Procolor).
- Seuils à respecter établis par le MELCCP :
  - 55 dB le jour;
  - 45 dB le soir;
  - ou selon le niveau ambiant (variable).



# Rappel : emplacement des stations de suivi (bruit et air)



# Suivi du bruit – Nombre de dépassements

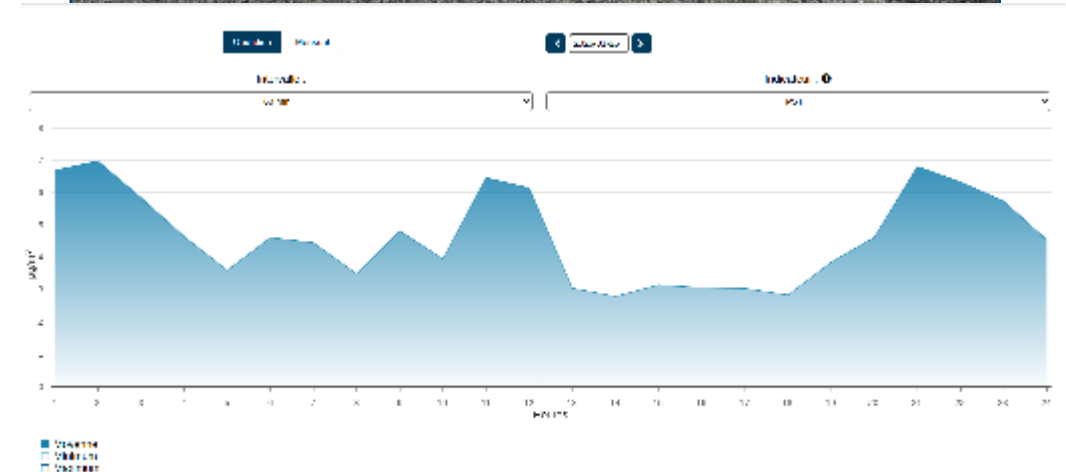
Janvier 2026	Jour 7h-19h	Soir 19h-22h	Nuit 22h-7h
Montée Lapierre	15	0	7
Entrée 1219	0	0	0
Derrière le 1219	0	0	0
Procolor	0	0	0

- Tous les dépassements ont été mesurés à la station Lapierre, en raison du déneigement et de la circulation sur la montée Lapierre et la route 132.
- Les dépassements de jour sont principalement liés à la circulation sur la montée Lapierre et la route 132.
- Les dépassements de nuit sont principalement liés au déneigement avec alarmes de recul à large bande.



# Suivi de la qualité de l'air

- Stations permanentes de suivi de la qualité de l'air (en calibrage).
- Particules et seuils à respecter, établis par MELCCFP et CCME :
  - Particules fines  $PM_{2.5}$  (24h):  $27 \mu\text{g}/\text{m}^3$
  - Particules grossières  $PM_{10}$  (24h):  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$
  - PMT (PST) (24h):  $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$
  - Dioxyde d'azote  $NO_2$  (seulement dans 1 station)
    - (1h): 43 ppb
    - (24h) : 113 ppb

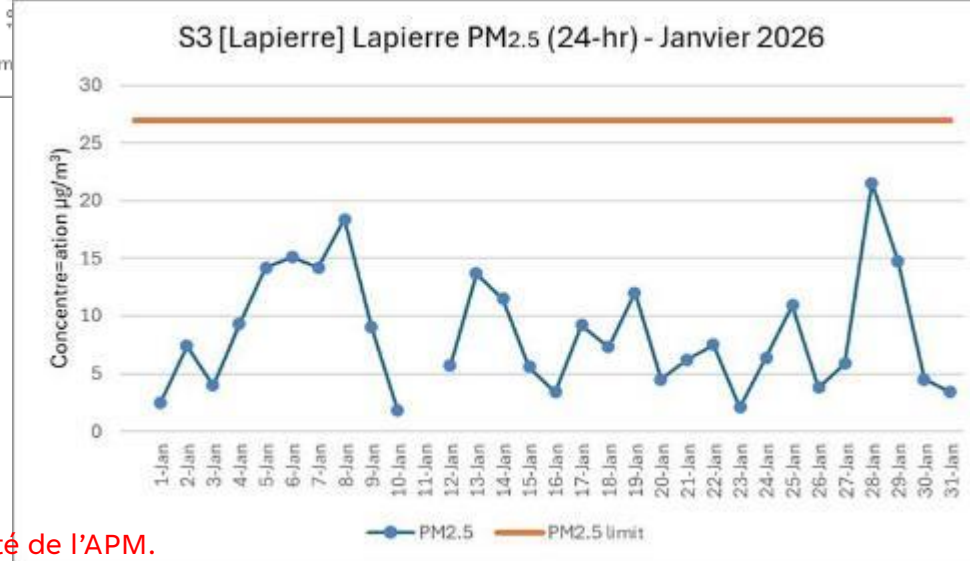
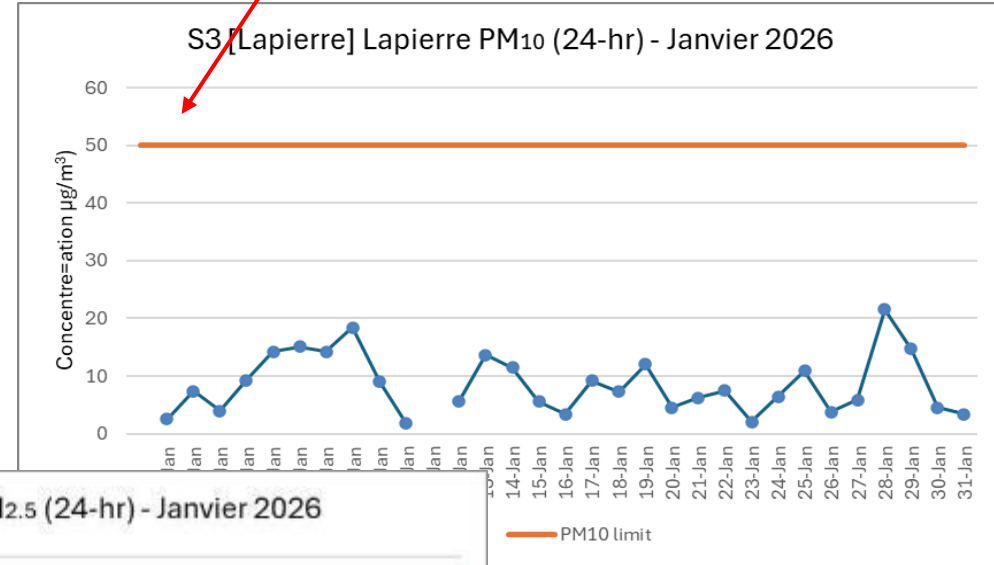
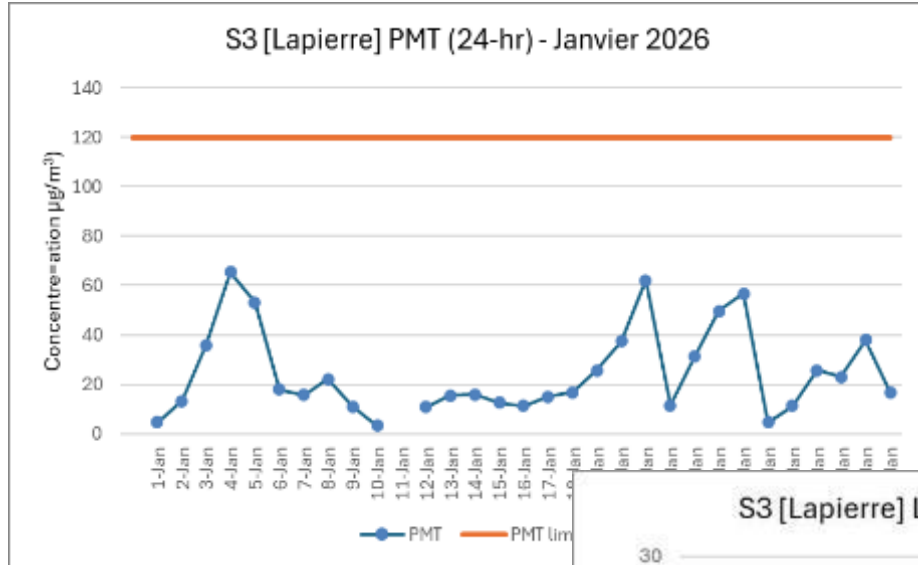


Suivi de la préparation du site

# Suivi de la qualité de l'air

- Pas de dépassement à aucune station sur le site.
- Exemple, station Montée Lapierre :

Seuil à ne pas dépasser



# Principales activités à venir (3 prochains mois)

## PRÉPARATION DU SITE

- Stockage des matériaux de remblai.
- Construction des digues de rétention - Bassin A.
- Phase 1 des travaux de préparation pour la relocalisation du Fossé Noir (travaux à sec).

## TRAVAUX PARALLÈLES

- Mise en place des bouées permettant d'établir l'état de référence des matières en suspension (MES) avant le début des travaux en eau.
- Installation de roulettes de chantier définitives.





# Questions ?



## 4. Suivi des demandes d'information et plaintes

# Suivi des demandes d'information et plaintes

## PLAINTES

- Plaintes directement adressées au Port.
- **1 plainte** reçue entre décembre et janvier (ajustement de lumières à la sortie du chantier à l'intersection R132/Montée Lapierre).
- Suggestions du plaignant : installation d'un feu de circulation (même intersection) et réduction de vitesse sur la R132 (partagées au MTMD et à la ville de Contrecoeur).

## DEMANDES D'INFORMATION/QUESTIONS DU PUBLIC

- Questions du public directement adressées au Port (courriel; microsite [Parlons du projet](#))
- **16 questions** reçues entre décembre et fin janvier.
- Réponses envoyées aux citoyens et publication en ligne (sauf cas privés).



# Questions ?



## 5. Suivis environnementaux

# Compensation des milieux humides

- Début en décembre 2025.
- Travaux réalisés :
  - Installation de clôtures, creusage d'étang, aménagement de ponceaux, aménagement d'une butte végétalisée.
- Reprise des travaux au printemps (terrassament et ensemencement).
- Plantation de végétaux à l'été-automne 2026.



# Compensation des milieux humides



Installation de clôtures



Installation de clôtures

# Compensation des milieux humides



Matériaux et machinerie



Aménagement d'étang

# Compensation des herbiers aquatiques

- Début en décembre 2025.
- Travaux en pause en raison des conditions hivernales.
- Aménagement de digue déflectrice complété à 90 %.
- À venir dès le printemps :
  - Construction de digues brise-lames;
  - Pose de substrat;
  - Plantation d'herbiers aquatiques.





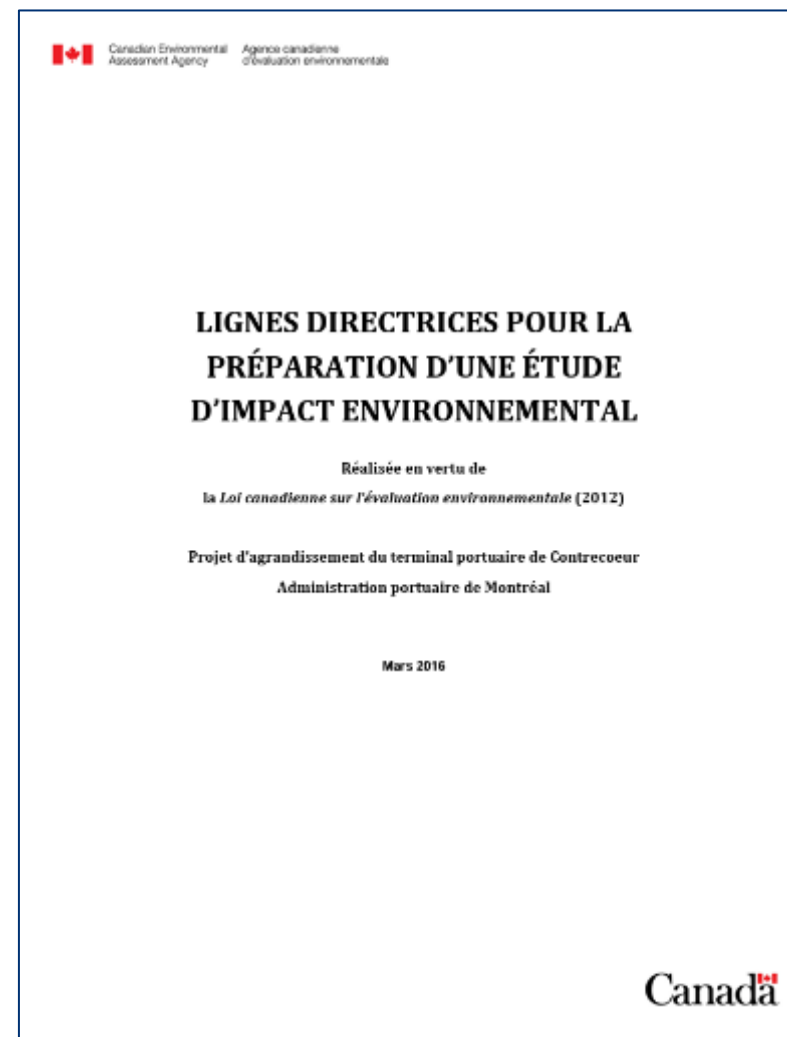
# Questions ?



## 6. Thème : Qualité de vie

# Analyse réalisée dans l'étude d'impact

- Aspects à considérer dans l'étude d'impact précisés dans les lignes directrices émises par l'AEIC.
- Lignes directrices:
  - Définissent la portée de l'étude d'impact;
  - Énumèrent les informations à présenter.
- Plusieurs composantes valorisées liées à la qualité de vie et à la santé.
- Important de considérer l'étude d'impact **et les addendas (Q&R supplémentaires).**



➡ Lien vers les lignes directrices [ici](#).

# Analyse réalisée dans l'étude d'impact – Qualité de vie

Pour plusieurs composantes, l'évaluation d'impact reprend les conclusions d'analyses techniques.

- Qualité de l'air
- Environnement visuel
- Environnement sonore
- Sécurité de la population
- Émissions de GES
- Activités récréotouristiques
- Infrastructures et équipements publics
- Retombées économiques

**Principaux** constats et observations dans les diapositives suivantes.

# Analyse réalisée dans l'étude d'impact

- Étude d'impact :
  - Pire scénario considéré pour toutes les composantes étudiées;
  - En exploitation : hypothèse que terminal opérerait avec des carburants fossiles.
- Optimisations d'aujourd'hui considèrent un terminal électrifié, avec meilleure occupation du sol et gestion interne de sédiments.
- Déclaration de décision du projet établit des exigences (mesures à prévoir).

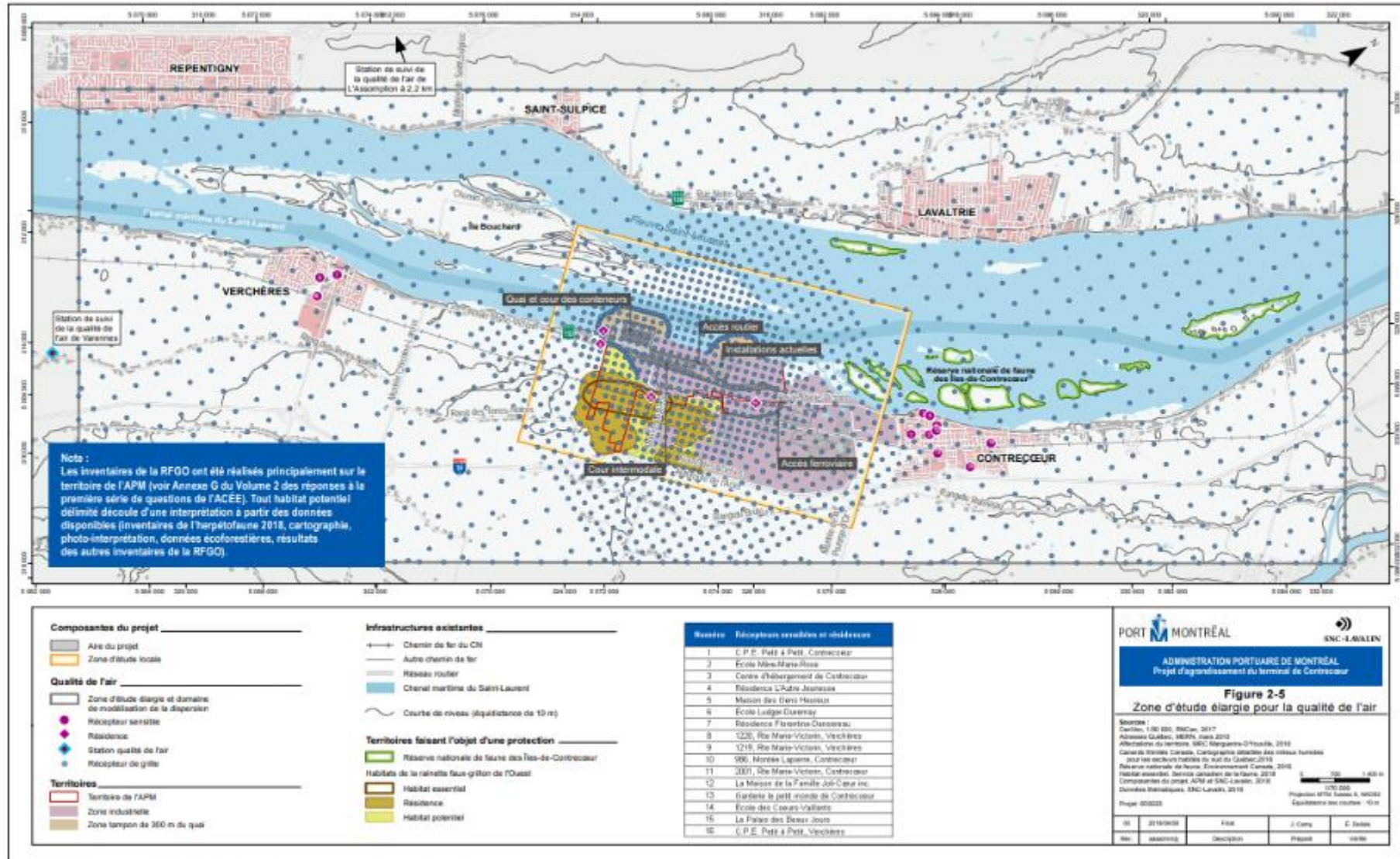


# Qualité de l'air

ANALYSES RÉALISÉES	PRINCIPAUX CONSTATS (SANS MESURES DE CONTRÔLE)	PRINCIPALES MESURES DE CONTRÔLE
<ul style="list-style-type: none"> <li>Étude sectorielle (incluant analyse de la qualité de l'air avant projet).</li> <li>Étude supplémentaire requise par l'AEIC (prise en compte de zone élargie).</li> </ul>	<p><b>CONSTRUCTION :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Émissions de poussières et de contaminants dans l'air (machinerie) en lien avec la préparation du site.</li> <li>Travaux de dragage aussi comme sources de gaz de combustion.</li> <li>Dépassements ponctuels limités en bordure du site, surtout au 1219 MV (propriété de l'APM).</li> <li>Autres contaminants : sous les normes et critères de qualité de l'air ambiant.</li> <li>Aujourd'hui : travaux en eau débutent avant travaux terrestres.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan de gestion de poussières dès la construction.</li> <li>Contrôle des émissions fugitives (arrosage de chemins non pavés en site et nettoyage des chemins pavés).</li> <li>Programme de surveillance et de suivi de la qualité de l'air pour les matières particulaires (PM<sub>T</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>), NO<sub>2</sub>, retombées de poussières.</li> </ul>
		<p>Effet résiduel après application de mesures : moyen</p>



# Qualité de l'air – Zone d'étude élargie pour la qualité de l'air



# Qualité de l'air

ANALYSES RÉALISÉES	PRINCIPAUX CONSTATS (SANS MESURES DE CONTRÔLE)	PRINCIPALES MESURES DE CONTRÔLE
<ul style="list-style-type: none"> <li>Étude sectorielle (analyse de la qualité de l'air avant projet).</li> <li>Étude supplémentaire requise par l'AEIC (prise en compte de zone élargie).</li> </ul>	<p><b>EXPLOITATION :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Émissions liées au transport et à la manutention de conteneurs (même si aujourd'hui on parle d'une majorité d'équipements électrifiés vs. l'étude d'impact).</li> <li>Émissions fugitives de matières particulaires (surfaces pavées).</li> <li>Pire scénario : contributions maximales du projet inférieures aux normes et critères de qualité de l'air ambiant, avec des concentrations calculées variant de moins de 1 % des normes jusqu'à 35 % de la norme horaire pour le NO<sub>2</sub>.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grues à alimentation électrique et utilisation de véhicules électriques (manutention de conteneurs).</li> <li>Utilisation de locomotives multi-génératrices.</li> <li>Branchement électrique des navires à quai.</li> <li>Nettoyage des routes, des aires de circulation et des surfaces d'entreposage des conteneurs du terminal.</li> <li>Programme de surveillance et de suivi de la qualité de l'air.</li> </ul>

Effet résiduel après application de mesures : faible

# Qualité de l'air – À retenir

- **EN CONSTRUCTION:**

- **Résultats inférieurs** aux normes de la qualité de l'air.
- Pour les matières particulaires :
  - **Concentrations maximales journalières inférieures** aux normes pour les **secteurs urbains de Contrecoeur et de Verchères;**
  - **Dépassements potentiels ponctuels** à la limite du site du projet pour PMT et PM<sub>2.5</sub> (**quelques jours**).

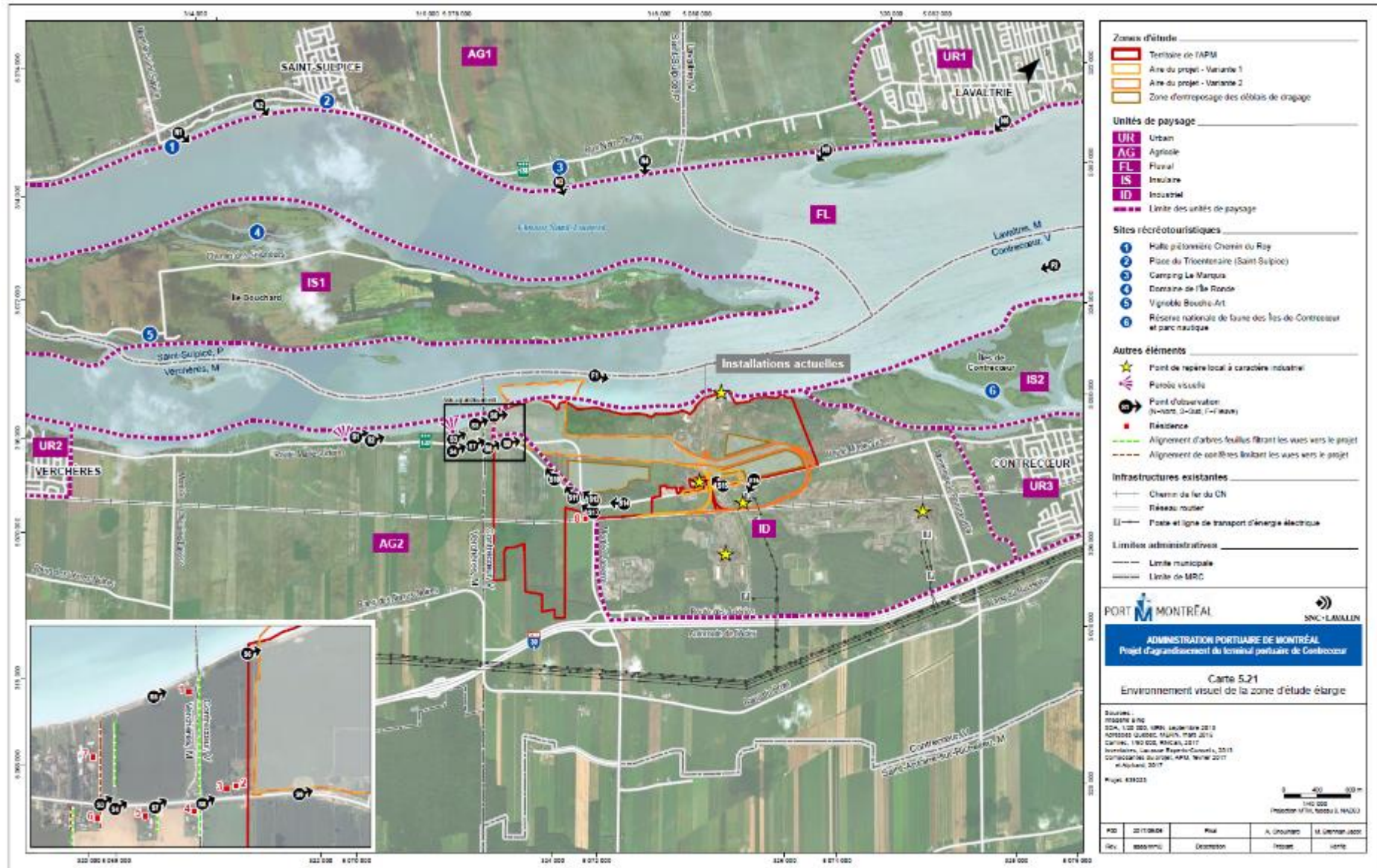
- **EN EXPLOITATION:**

- Résultats de l'étude de dispersion pour les contaminants atmosphériques gazeux et les composés toxiques **inférieurs aux normes de qualité de l'air.**
- **Concentrations maximales journalières inférieures** aux normes pour les **secteurs urbains de Contrecoeur et de Verchères.**
- Électrification d'équipements du terminal permettra de réduire des impacts anticipés.

# Environnement visuel

ANALYSES RÉALISÉES	PRINCIPAUX CONSTATS (SANS MESURES DE CONTRÔLE)	PRINCIPALES MESURES DE CONTRÔLE
<ul style="list-style-type: none"> <li>Étude sectorielle concernant l'éclairage.</li> <li>Analyse d'impact sur le paysage.</li> </ul>	<p><b>CONSTRUCTION :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Modification du paysage visuel au site du projet, graduelle, en fonction de l'avancement des travaux et de l'ajout d'infrastructures.</li> <li>Présence de sources lumineuses pour les activités de construction.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Talus végétalisé en bordure nord de la R132 et à la limite ouest de la propriété de l'APM.</li> <li>Bonnes pratiques en matière d'éclairage (respect des critères de norme BNQ 4930-100/2016, réduction de flux lumineux vers le haut, optimisation de densité et niveau lux, couleur jaune ambrée, éclairage dans les limites du site du projet).</li> </ul>
		<div style="border: 2px solid black; padding: 5px;"> <p>Effet résiduel après application de mesures : variable en fonction de l'unité de paysage</p> </div>

# Environnement visuel – Carte des unités de paysage

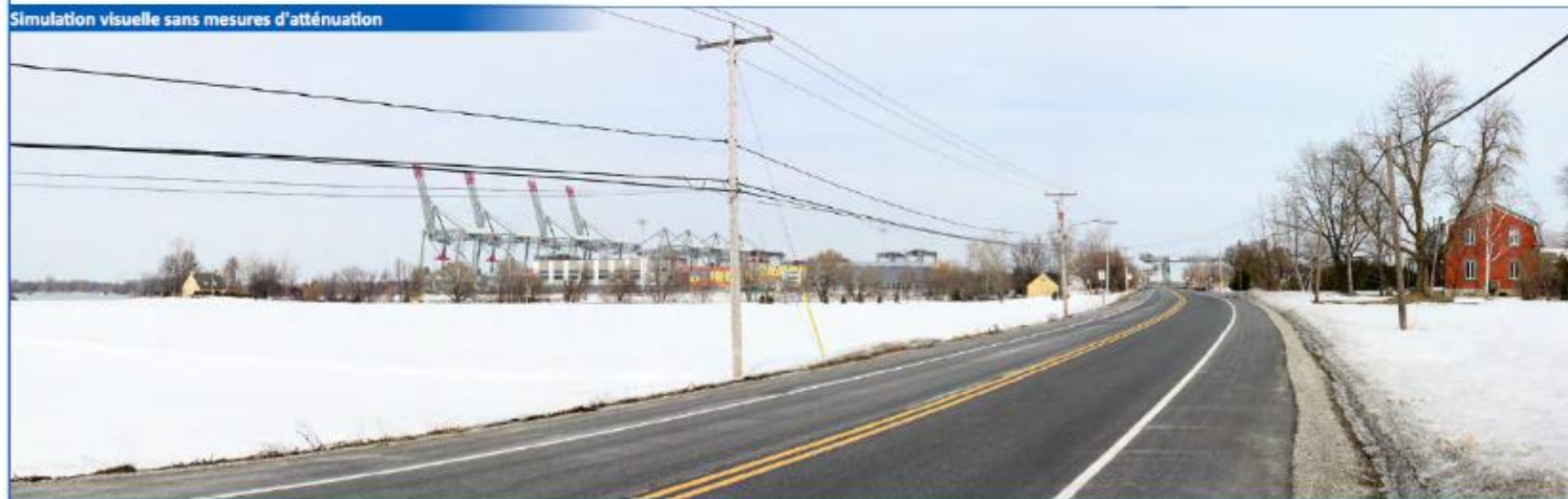


Source: Étude d'impact environnemental – Vol. 2 – Cartes et annexes au rapport principal / Carte 5.21

# Environnement visuel

ANALYSES RÉALISÉES	PRINCIPAUX CONSTATS (SANS MESURES DE CONTRÔLE)	PRINCIPALES MESURES DE CONTRÔLE
<ul style="list-style-type: none"> <li>Étude sectorielle concernant l'éclairage.</li> <li>Analyse d'impact sur le paysage.</li> </ul>	<p><b>EXPLOITATION :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Modification du paysage au site du projet en raison des infrastructures portuaires permanentes (grues de quai; grues portiques; cours à conteneurs; gare de triage et voies ferrées; bâtiments administratifs).</li> <li>Présence de sources lumineuses pour les besoins d'opération.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bonnes pratiques en matière d'éclairage (respect des critères de norme BNQ 4930-100/2016, réduction de flux lumineux vers le haut, couleur jaune ambrée, éclairage dans les limites du site du projet).</li> <li>Aménagement d'un talus visuel le long de la R132 et de la propriété du 1219 MV.</li> <li>Plantation d'espèces végétales à des endroits stratégiques.</li> </ul>
		<p>Effet résiduel après application de mesures : variable en fonction de l'unité de paysage</p>

# Environnement visuel – Simulations (mur et talus)



**Vue 1**  
Paysage d'hiver à Verchères sur la route Marie-Victorin, vers le futur terminal portuaire, avec mesures d'atténuation après 4 ans

Date de prise de photographie : Mars 2017  
Angle de prise de vue : 80 °  
Réalisation : Iris Design  
Date : Juin 2017



# Environnement visuel – Simulations (talus)

Thème : Qualité de vie

Simulation visuelle avec mesures d'atténuation



Simulation visuelle sans mesures d'atténuation



**Vue 2**  
 Paysage d'hiver, à Contrecoeur sur la route Marie-Victorin, vers le futur terminal portuaire, avec mesures d'atténuation après 4 ans

Date de prise de photographie : Mars 2017  
 Angle de prise de vue : 80°  
 Réalisation : Iris Design  
 Date : Juin 2017

Comité de consultation - 5 février 2026

# Environnement visuel – Simulations (talus)

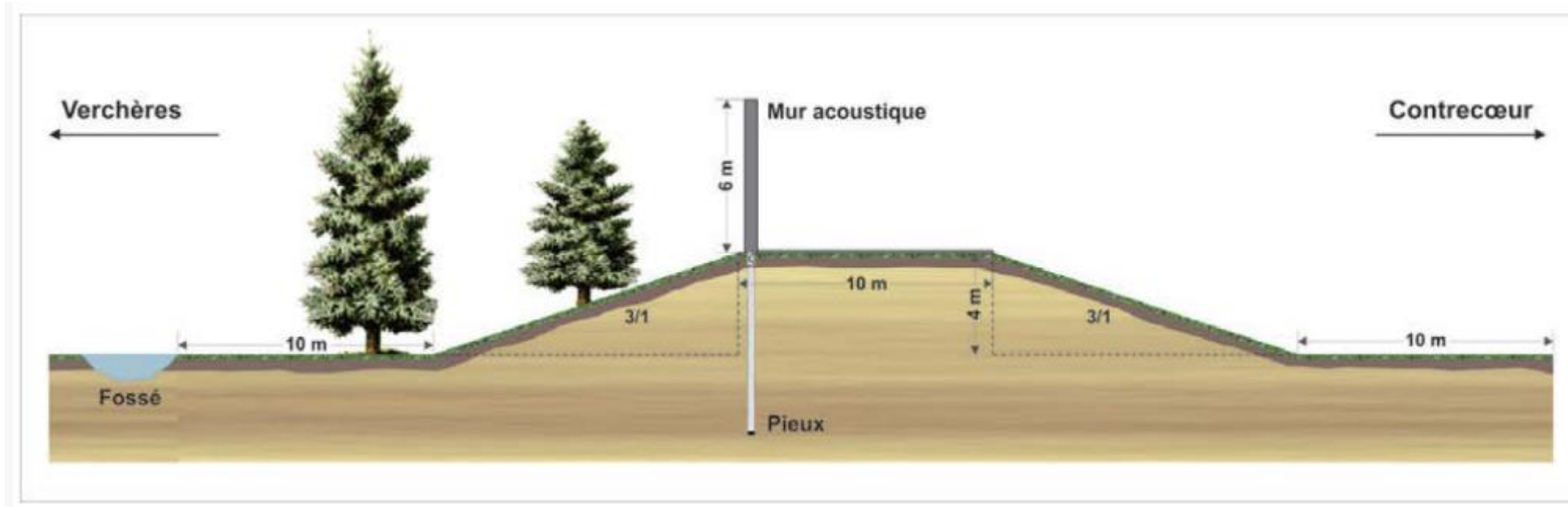


**Vue 3**  
Paysage d'hiver, à Contrecoeur sur la route Marie-Victorin, à la hauteur du quai du futur terminal portuaire, avec mesures d'atténuation après 4 ans

Date de prise de photographie : Mars 2017  
Angle de prise de vue : 90 °  
Réalisation : Iris Design  
Date : Juin 2017

# Environnement visuel – Mur écran initial

- Schéma initial de configuration d'un mur écran le long du 1219 MV (étude d'impact).
- Mur acoustique prévu pour réduire l'impact sonore initialement identifié vis-à-vis du 1219 MV (propriété acquise par l'APM depuis).
- Phase d'ingénierie permettra de déterminer sa conception.



# Environnement visuel– À retenir

- **EN CONSTRUCTION:**

- Modification du paysage **progressive**, en fonction des travaux.
- Présence de sources lumineuses, dont la gestion suivra les critères de norme BNQ 4930-100/2016 et des bonnes pratiques (ex. éclairage aux limites du site).

- **EN EXPLOITATION:**

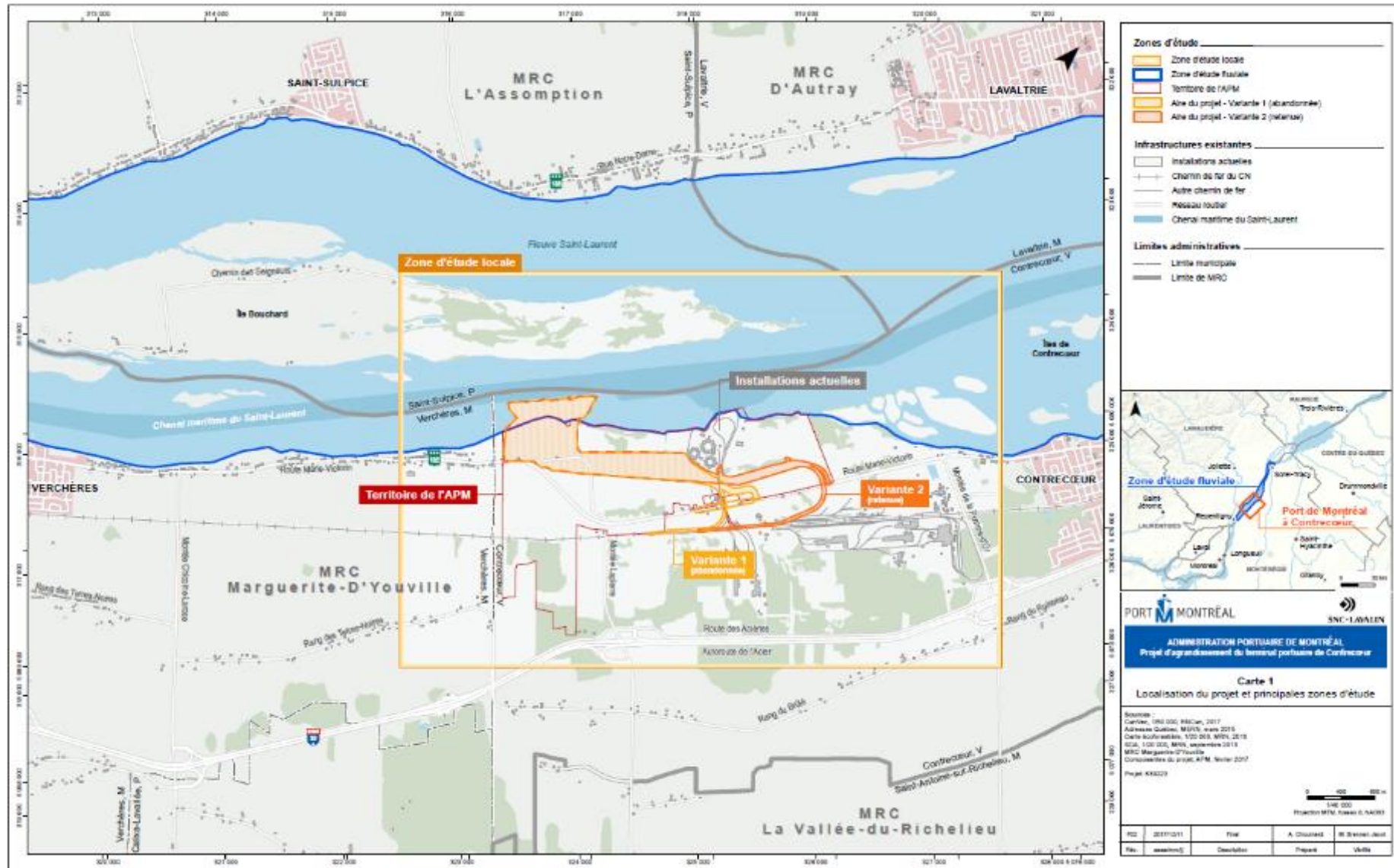
- Modification **permanente** du paysage au site en raison de la présence d'infrastructures liées aux activités portuaires.
- Présence de sources lumineuses, dont la gestion suivra les critères de norme BNQ 4930-100/2016 et des bonnes pratiques (ex. éclairage aux limites du site).
- Aménagement d'un talus visuel pour réduire l'impact visuel le long de la R132 et de la propriété du 1219 MV + plantation d'espèces végétales.

# Environnement sonore

ANALYSES RÉALISÉES	PRINCIPAUX CONSTATS (SANS MESURES DE CONTRÔLE)	PRINCIPALES MESURES DE CONTRÔLE
<ul style="list-style-type: none"> <li>Étude sectorielle sur l'environnement sonore.</li> </ul>	<p><b>CONSTRUCTION :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bruit généré par les travaux de préparation du site, de dragage, de gestion des sédiments et l'aménagement d'infrastructures.</li> <li>Niveaux de bruit projetés conformes aux critères d'acceptabilité du MELCCFP;</li> <li>L'augmentation du % HA (pendant vs avant les travaux) est inférieure à 6,5 % à tous les points d'évaluation (limite proposée par Santé Canada).</li> <li>Aujourd'hui : travaux en eau débutent avant travaux terrestres.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pas d'excavation par dynamitage.</li> <li>Installation de palplanches par vibrofonçage.</li> <li>Choix d'équipements minimisant le bruit et les vibrations, et intégrant des mesures acoustiques.</li> <li>Limite de vitesse à l'intérieur du site du chantier.</li> <li>Plan d'entretien et d'inspection de véhicules pour s'assurer de dispositifs antibruit et anti-vibration.</li> <li>Programme de suivi du niveau sonore.</li> </ul>

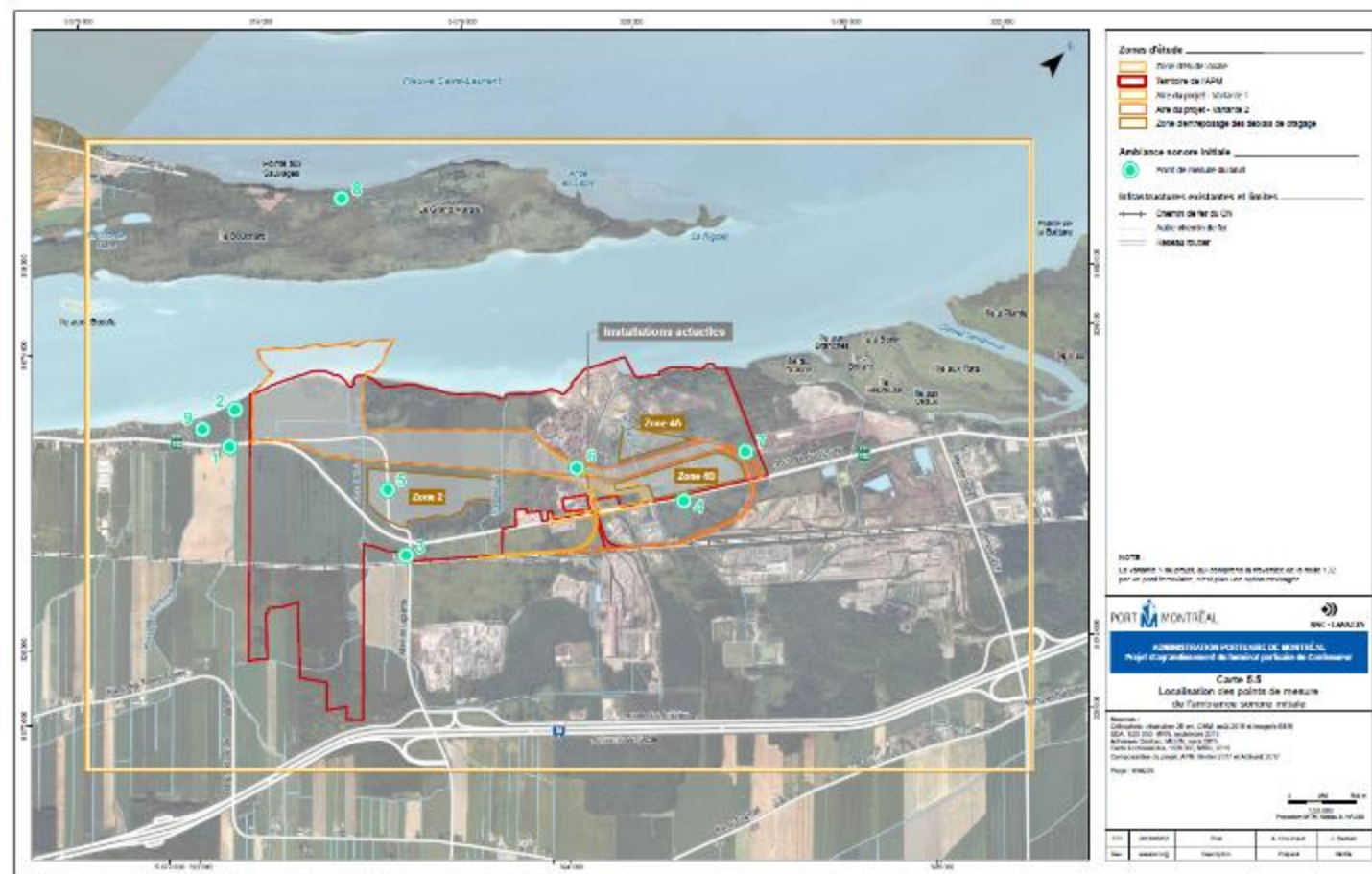
Effet résiduel après application de mesures : faible à moyen

# Environnement sonore – Caractérisation initiale



# Environnement sonore – Caractérisation initiale

- Localisation des points de mesure de l'ambiance sonore initiale (points verts).
- A permis de déterminer l'emplacement de certaines stations permanentes de suivi sonore.



Source: Étude d'impact environnemental – Addenda 2, Vol. 2 (Annexes) / Annexe C – Caractérisation du climat sonore initial



# Environnement sonore

ANALYSES RÉALISÉES	PRINCIPAUX CONSTATS (SANS MESURES DE CONTRÔLE)	PRINCIPALES MESURES DE CONTRÔLE
<ul style="list-style-type: none"> <li>Étude sectorielle sur l'environnement sonore.</li> </ul>	<p><b>EXPLOITATION :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bruit généré par des opérations portuaires (navires, transbordement et manutention des conteneurs entre le quai, la cour des conteneurs et la cour intermodale ainsi qu'aux camions et trains sur le site).</li> <li>Niveaux sonores projetés seront conformes aux critères d'acceptabilité du MELCCFP.</li> <li>Augmentation des niveaux sonores (projetés pendant vs avant les travaux) sera inférieure à la limite proposée par Santé Canada à tous les points d'évaluation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagement d'un talus et mur écran (<b>en fonction des études sonores qui seront actualisées</b>).</li> <li>Utilisation d'alarmes de déplacement à large bande de fréquence.</li> <li>Électrification des équipements de manutention des conteneurs (vs. étude d'impact initiale).</li> <li>Programme de suivi du niveau sonore.</li> </ul>

Effet résiduel après application de mesures : faible à moyen

# Environnement sonore – À retenir

- **EN CONSTRUCTION**

- Niveaux de bruit projetés conformes aux critères d'acceptabilité du MELCCFP.
- Un programme de suivi permettra de s'assurer du respect des seuils établis.

- **EN EXPLOITATION**

- Niveaux de bruit projetés conformes aux critères d'acceptabilité du MELCCFP.
- Un programme de suivi permettra de s'assurer du respect des seuils établis.
- Électrification d'équipements du terminal permettra de réduire des impacts anticipés.



# Questions?

# Prochaines rencontres

- Dates ciblées :
  - Jeudi 16 avril 2026
  - Mercredi 15 juillet 2026
- Thèmes à présenter :
  - Transport et camionnage
  - Compensation et suivi environnementaux + Dragage
  - Sûreté et sécurité portuaire





**Avec la participation financière de**

CIB  BIC Québec 

Canada 



Montréal, le 14 janvier 2026

**Par courriel**

[pineault.eric@uqam.ca](mailto:pineault.eric@uqam.ca)  
[hchevalier@uwaterloo.ca](mailto:hchevalier@uwaterloo.ca)

**Université du Québec à Montréal**  
Département de sociologie  
Local A-5055  
1255, St-Denis  
Montréal (Québec) H2X 3R9

**Université de Waterloo**  
200 University Avenue West  
Waterloo, Ontario, N2L 3G1

**À l'attention d'Éric Pineault et d'Henri Chevalier**

**Objet :** Document projet d'expansion du port de Montréal à Contrecoeur : évaluation des enjeux économiques, stratégiques et environnementaux

Madame, Monsieur,

Nous avons pris connaissance avec attention de votre document intitulé « Projet d'expansion du port de Montréal à Contrecoeur : évaluation des enjeux économiques, stratégiques et environnementaux », publié en janvier 2026 pour le compte de SNAP Québec.

Le débat public sur les infrastructures portuaires, leurs impacts et leur pertinence stratégique est légitime et nécessaire. Il repose toutefois sur une exigence fondamentale : la rigueur factuelle, la transparence méthodologique et la prise en compte complète du contexte économique, politique, géopolitique et environnemental dans lequel ces projets s'inscrivent. Les éléments soulevés ci-dessous relèvent à la fois d'erreurs factuelles vérifiables et de limites méthodologiques importantes, ces dernières ayant un impact direct sur les conclusions tirées dans votre document.

À titre non exhaustif, nous souhaitons porter à votre attention les points suivants :

1. Votre document présente le tirant d'eau du fleuve Saint-Laurent comme une contrainte rigide, en indiquant un maximum d'environ 11 mètres. Or, le chenal Montréal-Québec est maintenu à 11,3 mètres (37 pieds) et fait l'objet d'une gestion opérationnelle dynamique. Cette réalité opérationnelle n'est pas reflétée adéquatement dans votre analyse.
2. Vous affirmez que le corridor du Saint-Laurent limite l'accès à des navires de 4 500 EVP. Cette affirmation est factuellement inexacte. Le Port de Montréal accueille régulièrement des navires de 5 000 à plus de 6 000 EVP. La contrainte réelle porte sur le tirant d'eau et le poids, non sur la capacité nominale exprimée en EVP.
3. Votre document avance que près de 70 % de la capacité mondiale de la flotte de porte-conteneurs serait inaccessible à Montréal et à Contrecoeur. Ce chiffre repose sur une agrégation théorique par catégories de navires, sans tenir compte des services réellement opérés, du chargement partiel ni des marchés effectivement desservis par le corridor du Saint-Laurent.



Présenter ce résultat comme une contrainte physique absolue est trompeur. Par ailleurs, selon les données de référence d'Alphaliner, dans un scénario opérationnel reposant sur des navires de type post-Panamax, plus de 67 % de la flotte mondiale de porte-conteneurs serait susceptible de desservir le Port de Montréal, ce qui contredit directement l'interprétation avancée dans votre document.

4. Votre analyse surévalue le rôle de l'accueil des méga-navires comme facteur explicatif de la performance portuaire. À cet égard, votre document omet de mentionner que le port d'Halifax, pourtant reconnu comme un port en eau profonde capable d'accueillir des méga-navires, n'a pas connu une croissance supérieure à celle du Port de Montréal sur la dernière décennie. De plus, l'expérience des ports américains démontre que leur principal vecteur de croissance a été la vigueur de l'activité économique de leur hinterland, combinée à des investissements publics et privés substantiels dans les infrastructures portuaires, ferroviaires et routières. Ces éléments structurels, largement documentés, sont absents de votre analyse.

5. Votre document ne distingue pas clairement la capacité théorique du système portuaire de la demande réelle des marchés canadiens. Les analyses utilisées par le Port de Montréal démontrent que la capacité additionnelle visée par le projet de Contrecœur répond d'abord à des volumes existants actuellement détournés vers des ports étrangers faute de capacité prévisible au Canada.

6. Votre analyse insiste sur les impacts potentiels des changements climatiques sur la navigabilité du Saint-Laurent, sans appliquer la même grille d'analyse aux ports concurrents, notamment ceux de la côte Est américaine. Or, les changements climatiques affectent également ces ports. Cette omission crée un déséquilibre analytique important et biaise la comparaison concurrentielle.

7. Votre document évoque une tendance structurelle à la baisse du transport maritime mondial. Or, plusieurs analyses indépendantes canadiennes et internationales, sur lesquelles s'appuie le Port de Montréal pour planifier ses investissements, concluent plutôt à une croissance à long terme du commerce maritime, bien que plus modérée, plus régionale et différenciée selon les corridors. Ces analyses incluent notamment celles de Transports Canada, du CIRRELT, de Statistique Canada, de la Banque du Canada, de l'OCDE et de la CNUCED.

8. Votre analyse ne tient pas compte de manière substantielle des politiques publiques canadiennes ni du contexte géopolitique actuel, pourtant déterminants pour l'évolution des chaînes d'approvisionnement et des investissements portuaires. La diversification des échanges, la résilience logistique et la sécurité économique nationale constituent aujourd'hui des variables structurantes. Leur absence représente une limite méthodologique importante.

9. Votre document affirme que le Port de Montréal serait en concurrence directe avec d'autres ports canadiens. Cette lecture ne reflète pas la réalité du système portuaire canadien, qui fonctionne largement sur une logique de complémentarité. Le Port de Montréal est avant tout en concurrence avec des ports étrangers pour le traitement de volumes destinés au marché canadien.

10. Votre document tient pour acquis que le projet de Contrecœur serait financé exclusivement par des fonds publics. Cette affirmation est inexacte. Elle ne tient pas compte de la contribution structurante du secteur privé, notamment par l'opération envisagée du terminal, ni du fait que les



principaux revenus du Port de Montréal proviennent de ses utilisateurs. Présenter le projet comme entièrement financé par des fonds publics fausse l'analyse financière.

11. Certains indicateurs financiers mobilisés dans votre document, notamment les ratios de productivité du capital, ne sont pas adaptés à l'évaluation d'infrastructures publiques en phase d'investissement et conduisent à des interprétations erronées de la performance économique.

12. Votre document ne tient pas compte de la mission de service public du Port de Montréal. L'évaluation des investissements portuaires ne peut se limiter à une lecture financière stricte. Elle doit également considérer les bénéfices collectifs, notamment les retombées environnementales positives. Le transport maritime et intermodal offert par le Port de Montréal contribue à une réduction de l'empreinte carbone globale des chaînes d'approvisionnement, dimension absente de votre analyse.

Enfin, afin de porter un regard véritablement éclairé sur tout projet d'infrastructure majeure, il est essentiel de tenir compte des retombées économiques anticipées, tant directes qu'indirectes et induites. Le Port de Montréal collabore régulièrement avec des chercheurs, des étudiants et des institutions académiques et s'appuie sur des analyses économiques rigoureuses pour appuyer sa planification et ses investissements.

Nous vous invitons, dans le cadre de tout travail futur, à communiquer avec nous afin que nous puissions vous partager les données factuelles et analyses requises, dans un esprit de rigueur, de transparence et de dialogue constructif.

Nous respectons la diversité des points de vue exprimés dans l'espace public. Toutefois, en l'absence de corrections sur les éléments soulevés ci-dessus, les conclusions de votre document risquent d'induire en erreur les décideurs et le public quant aux enjeux réels associés au projet de Contrecœur.

Veillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Julien Baudry

Vice-président, Communications et relations externes

Administration portuaire de Montréal