

Bureau d'audience publique sur l'environnement
140, Grande Allée Est, bureau 650
Québec (Québec) G1R 5M8

À la Commission du BAPE sur le projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire à Sorel-Tracy

Objet : Mémoire de Vigie Citoyenne Port de Contrecoeur sur le nouveau terminal portuaire à Sorel-Tracy

À titre de regroupement de citoyens des villes de Sorel-Tracy, Contrecoeur, Verchères et de toute la Montérégie, Vigie Citoyenne Port de Contrecoeur vous transmet ses préoccupations sur le nouveau Terminal portuaire à Sorel-Tracy de QSL International Ltée. Tous les citoyens que nous représentons seraient affectés à des degrés divers, mais néanmoins très importants, par la construction de ce nouveau terminal portuaire de QSL.

Les préoccupations des citoyens

Pollution de l'air, dépassement des limites et impacts élevés sur la santé humaine

L'ajout d'activités portuaires à Sorel-Tracy de navires transportant du vrac dont des engrais et des sels déglacants entraîneraient des poussières qui affectent la qualité de l'air. Lors du transbordement et de l'entreposage du vrac, les mesures semblent insuffisantes puisqu'on prévoit seulement recouvrir le convoyeur de bâches et utiliser des pelles mécaniques pour vider le navire. Il faudrait plutôt utiliser un bras mécanique qui va à l'intérieur du navire pour aspirer le chargement du navire jusqu'à des endroits de stockage complètement fermés, pour éviter la dispersion à prévoir, vu les forts vents le long du fleuve.

Aux poussières générées par le système actuel envisagé par QSL, s'ajouteraient les GES et les émissions polluantes de la machinerie, des navires à quai qui brûlent du mazout 24/24, que ce soit pour le fonctionnement de leurs moteurs ou génératrices, et des camions pour transporter les marchandises sur la 132 et la 30.

Le rapport provisoire de l'AEIC soulignait que « Le projet serait susceptible d'entraîner des effets résiduels négatifs et des effets cumulatifs sur la santé humaine (physique et psychologique) en raison de l'altération de la qualité de l'air et de l'environnement sonore. La modélisation de la dispersion atmosphérique des contaminants présentée dans l'étude d'impact du promoteur prévoit quelques dépassements des normes et critères des normes canadiennes de qualité de l'air ambiant (NCQAA), du *Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère* (RAA) et de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) aux résidences ou aux récepteurs sensibles à proximité du projet. En phase de construction et d'exploitation, des dépassements pourraient se produire dans certaines circonstances pour le dioxyde de soufre (SO₂), le dioxyde d'azote (NO₂), les particules en suspension totales (PMT)⁸⁷ et fines (PM_{2.5} et PM₁₀) et le carbone noir.

Les particules en suspension fines au diamètre inférieur à 2,5 et 10 micromètres (PM2.5 et PM10) peuvent pénétrer dans les poumons et le sang, entraînant des problèmes de santé graves, comme des maladies respiratoires chroniques et l'aggravation de l'asthme, alors que le NO₂ peut irriter les voies respiratoires et aggraver des maladies comme l'asthme et réduire la fonction pulmonaire en cas d'exposition prolongée. Pour sa part, le SO₂ peut provoquer des irritations des yeux, du nez, de la gorge et des poumons, et aggraver les maladies respiratoires existantes (AtkinsRéal, 2025). Il est également reconnu que la pollution atmosphérique est liée à de nombreux problèmes de santé psychologique, comme la démence, la dépression, l'anxiété et le stress. »

Vigie Citoyenne Port de Contrecoeur considère que les impacts sur la santé humaine devraient être jugés trop élevés si on additionne les impacts de la modélisation du futur port de QSL, qui indique des dépassements, à ceux que les citoyens de Sorel-Tracy subissent déjà avec les activités des ports actuels de Sorel-Tracy. En effet, la Direction de la santé publique de la Montérégie a publié en 2024 un Avis de santé publique sur l'étude de caractérisation de l'air ambiant lié aux activités portuaires actuelles à Sorel-Tracy. L'avis écrit que parmi les métaux analysés « certains d'entre eux ont présenté des concentrations moyennes au-delà des normes et critères provinciaux tels que l'arsenic, le baryum, le cadmium, le manganèse, le plomb et le zinc. » L'avis conclut que la population présente un état de santé respiratoire plus défavorable que le reste du Québec.

Nous considérons que le BAPE ne devrait pas recommander l'ajout d'un nouveau projet de port et de ses émissions polluantes sachant quels sont les dépassements actuels et futurs. Rien ne justifie d'augmenter les risques pour la santé humaine des citoyens déjà lourdement affectés par les ports du centre-ville de Sorel-Tracy, alors que les taux de maladies pulmonaires sont plus élevés qu'ailleurs au Québec. De plus, le futur Port de Sorel-Tracy serait situé à côté de nombreuses populations sensibles comme des résidences pour aînés, CPE, école secondaire et parc public avec jeux d'enfants. Les colonies de Grèves qui accueillent des camps pour enfants et où les adultes viennent « respirer de l'air pur » dans des sentiers aménagés sur le site et à environ un kilomètre du futur site de QSL.

Pollution par le bruit et dépassement des limites provinciales

De nombreux citoyens, subiront les multiples bruits de la machinerie, du camionnage, des voitures, des navires à quai avec des bruits de moteurs, ou de génératrices, qui fonctionnent 24/24. Cela ne fera que s'ajouter aux bruits du quai de Kildair pour les zones résidentielles voisines. Ce quai flottant envisagé pour le nouveau port ne ferait que porter tous les bruits sur l'eau encore plus loin chez les riverains.

Au niveau sonore, le rapport provisoire de l'AEIC mentionne que les citoyens habitant près du futur port de vrac sont déjà très affectés par les bruits ambiants : « Le projet s'intégrerait dans un secteur où l'environnement sonore est déjà affecté par la circulation routière, la présence de navires au quai de Kildair et le bruit généré par les industries voisines (alarmes de recul, bruits d'impacts et autres). Les relevés sonores réalisés par le promoteur ont démontré que l'environnement sonore initial se situait déjà très près ou pouvait même dépasser, à certains moments (ou endroits), les limites d'acceptabilité des critères énoncés dans les lignes directrices provinciales. »

Il semble que les nouvelles activités de remplissage de camions double-citernes au quai de Kildair n'aient pas été considérées au niveau du bruit ni des impacts sur la circulation sur la 132. Ces très gros camions qui doivent empiéter sur les 2 voies de la 132 pour effectuer des virages sur la rue qui les amène à la 30. Ils sont difficilement manœuvrables, étant donné leurs doubles citernes, et pourraient causer des accidents avec les cyclistes, les voitures, les autobus d'EXO et les camions du futur port. Ils sont chargés de mazout, une matière inflammable et potentiellement explosive. Tout cela est inquiétant pour les citoyens.

Impacts de la structure du quai flottant de QSL sur les citoyens et le fleuve

La pollution lumineuse est déjà très présente à cause du port de pétroliers de Kildair auquel s'ajoutera le port de vrac de Sorel-Tracy. Le futur quai flottant s'avancerait jusqu'à 150 mètres dans le fleuve et porterait toute la pollution lumineuse des quais et des navires plus loin dans le fleuve. Ces vives lumières seraient visibles pour les citoyens immédiats, mais aussi tous les riverains de Sorel-Tracy, Contrecoeur et Lanoraie. Les mesures de compensation prévues semblent minimes et le promoteur ne contrôle pas les sources lumineuses des navires qui accosteraient au futur quai de Sorel-Tracy. Dans les documents fournis par QSL, il n'y a qu'une illustration du quai de nuit, vu de haut, sans les lumières des navires, ce qui est nettement insuffisant pour avoir un aperçu en 3D des conséquences de cette pollution lumineuse.

Ce quai flottant s'avancant dans le fleuve comme une protubérance métallique industrielle créerait une saillie extrêmement défigurante pour le paysage du fleuve. Cette structure industrielle imposante ne présente aucune intégration harmonieuse dans le paysage du fleuve d'une grande beauté visuelle. Le fleuve est un bien commun qui doit être respecté dans son intégrité visuelle et qu'on ne peut laisser détruire pour le seul profit d'une entreprise privée qui ne semble pas se soucier de son intégration aux abords de zones résidentielles de milliers de riverains, de citoyens, de touristes et de plaisanciers.

Le patrimoine culturel entourant le fleuve Saint-Laurent est constitué de biens, de lieux, de paysages, de traditions et de savoirs qui reflètent l'identité de la société québécoise. Il transmet les valeurs de celle-ci de génération en génération et sa conservation favorise le caractère durable du développement. Il importe d'assurer son identification, sa protection et sa mise en valeur, en tenant compte des composantes de rareté et de fragilité qui le caractérisent.

Impacts cumulatifs pour les citoyens de Sorel-Tracy

Ce futur port est situé au début de Sorel-Tracy, mais le centre-ville a déjà quatre installations portuaires privées : le quai de Richardson qui manipule des produits agricoles et céréaliers générant beaucoup de poussières dont les citoyens se plaignent fréquemment, le quai de Rio Tinto qui accueille des navires chargés d'ilménite pour alimenter son usine voisine, le quai de QSL qui accueille des navires de vrac transportant des sels de voirie, des engrais et des pièces d'acier tout comme il projette de faire à quelques kilomètres pour son futur quai et le port de Kildair qui est un des plus grands terminaux de mazout lourd en Amérique du Nord. Les impacts de ces ports sont déjà très importants en termes de

pollution atmosphérique et de bruits de machinerie, de trafic routier et ferroviaire. L'Avis de santé publique sur l'étude de caractérisation de l'air ambiant en 2024 dont nous avons fait mention le démontre hors de tout doute et il serait judicieux de régler d'abord ces problèmes.

Il semble que certaines données n'ont pas été considérées pour évaluer les impacts cumulatifs pour les citoyens de Sorel-Tracy dans les tableaux présentés par le promoteur. Par exemple dans le tableau 5-20 sur les Impacts relatifs des principales sources d'émissions sur les récepteurs sensibles à proximité du nouveau terminal, seul le terminal de Kildair est présent, mais pas celui actuel de QSL ? Dans le tableau suivant 5-21 sur les Concentrations ambiantes à l'intérieur de 100 km du futur port de QSL, le port actuel de vrac à Contrecoeur et celui de Montréal, situé à 93 km, ne sont pas présents ? Pourtant des données importantes sont disponibles dans le Sommaire de l'inventaire 2022 des émissions polluantes des gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques des ports de Montréal et Contrecoeur. Les données pour le futur port de Contrecoeur sont aussi disponibles, mais semblent totalement absentes des modélisations de QSL alors qu'il s'agira d'un port majeur dans la région.

Les impacts du développement de la zone industrialo-portuaire associée à ce futur port ne semblent pas avoir été évalués alors qu'ils auront des conséquences sur les citoyens qui s'en inquiètent. On peut déjà constater une déforestation de plusieurs centaines d'arbres dans cette zone industrialo-portuaire, réduisant aussi la qualité de l'air. Les nouvelles usines qui sont dans cette zone comme TDF et Machinex, qui recevra 4 milliards de contenants à recycler par année, auront des activités industrielles et de camionnage dont le promoteur ne semble pas avoir tenu compte, prétextant que c'est en dehors du territoire du port, alors que c'est un impact direct du projet de ce port. Les citoyens n'ont malheureusement pas eu de réponses sur l'impact des activités industrialo-portuaires alors qu'ils en subiront les conséquences.

De nombreux riverains à Sorel-Tracy et à Contrecoeur souffrent de l'érosion des berges causée majoritairement par le batillage des navires commerciaux comme l'a établi un rapport exhaustif du Comité permanent des Transports de la Chambre des communes qui a entendu de nombreux experts sur la question, ainsi que des maires et des citoyens des villes riveraines. Les berges sans protection s'effondrent et tous les végétaux, incluant des arbres centenaires, sont déracinés et emportés par le fleuve. Les riverains qui ont des murs de protection sur leur propriété voient ceux-ci s'effriter, se fissurer et tomber. Une action collective au montant de 239 M\$ de la part des riverains de Contrecoeur, Verchères, Varennes a été autorisée par la Cour Supérieure et est en cours. Augmenter le nombre de navires par un nouveau port à Sorel-Tracy ne ferait qu'aggraver le phénomène qui est présent sur les rives des résidents de Sorel-Tracy, des îles de Sorel et dans le lac Saint-Pierre.

Impacts cumulatifs pour les citoyens de Contrecoeur

Le Port de Sorel-Tracy de QSL serait à la fin de Contrecoeur, côté est, alors qu'au début de la ville, côté ouest, le futur Port de conteneurs représentera l'ajout de 60 % de la capacité du Port de Montréal. Les résidents de Contrecoeur seront donc pris en étau entre deux

nouveaux projets de port avec des impacts majeurs sur la qualité de l'air, la pollution par le bruit, les poussières, l'ajout de GES et d'émissions polluantes. Le futur Port de Contrecoeur raserait 13 000 arbres, détruirait des milieux humides et des écosystèmes centenaires irremplaçables et ajouterait 1200 camions par jour sur la 30, ainsi que de 8 à 9 trains par semaine de 3 à 4 km. D'où la nécessité d'étudier les effets cumulatifs du Port de Sorel-Tracy à celui de Contrecoeur pour les résidents de Contrecoeur.

Alors que le Port de Contrecoeur n'est qu'au début de sa phase de construction, les 2/3 des capteurs installés aux abords du site indiquent déjà des dépassements en mai et juin 2026. En effet, les capteurs du Port de Contrecoeur ont enregistré plusieurs dépassements des normes sur la qualité de l'air établies par le MELCCFP (provincial) et le CCME (fédéral). Les particules en suspension totales (PMT) et des particules moyennes (PM10) peuvent pénétrer dans les poumons et le sang, entraînant des problèmes de santé graves, comme des maladies respiratoires chroniques et l'aggravation de l'asthme.

Les citoyens de Contrecoeur seront privés de pistes cyclables sécuritaires autant s'ils veulent se rendre vers Sorel-Tracy et le Richelieu, que s'ils veulent se diriger vers Verchères. Dans les deux cas, ils devront traverser des zones portuaires avec de la machinerie et de nombreux camions sur une étroite route déjà fréquentée par les autobus d'EXO, les autobus scolaires, les voitures et les véhicules de nombreuses entreprises de la région. Et quelles sont les conséquences de faire du vélo dans des zones où la qualité de l'air serait grandement affectée ? Bref, certains citoyens risquent de tout simplement renoncer à cette activité excellente pour la santé parce qu'ils ne se sentiront plus en sécurité.

Une évaluation régionale des nombreux ports actuellement en opération et dont on projette la construction à Contrecoeur et Sorel-Tracy est nécessaire afin d'avoir un portrait clair de la situation, des impacts cumulatifs sur les citoyens et les écosystèmes du fleuve. Cela permettrait de remédier aux situations problématiques que vivent déjà les citoyens très peu écoutés jusqu'à présent dans ces décisions, alors qu'on utilise des sommes très importantes provenant de leurs taxes. Cela aiderait à planifier plus adéquatement le futur pour tous les paliers de gouvernements et à décider des limites de notre territoire déjà fortement industrialisé. De nouvelles dispositions de la LQE prévoient ce nouveau mécanisme et un projet pilote pour la région de Contrecoeur et Sorel-Tracy serait tout indiqué. Les villes de Contrecoeur et de Verchères ont déjà adopté des résolutions, respectivement en avril et mai 2026, demandant au ministère de l'Environnement d'avoir des évaluations et des données indépendantes sur les impacts du Port de Contrecoeur sur la qualité de l'air et la santé des citoyens.

Impacts environnementaux sur l'écosystème du fleuve — Les scientifiques et les citoyens ont exprimé leurs inquiétudes sur les impacts du projet de port sur le fleuve Saint-Laurent, ses écosystèmes et toutes les espèces aquatiques et fauniques. L'ajout d'un port pour des navires de vrac transportant des sels déglaçants et des engrais qui pourraient tomber dans le fleuve et donc affecter la qualité de l'eau, doit être évalué indépendamment du promoteur.

Les sels de voirie (principalement le chlorure de sodium, (NaCl) s'ils sont dispersés dans le fleuve se dissolvent instantanément dans l'eau et peuvent augmenter la salinité de l'eau

au-delà des seuils de toxicité. Cela peut créer un choc osmotique pour les animaux d'eau douce (amphibiens, poissons) qui perdent leur capacité à réguler l'eau dans leur organisme face à une trop forte concentration d'ions. Les engrais apportent des quantités massives d'azote et de phosphore qui cause des marées vertes et des algues toxiques : le ruissellement de ces nutriments dans les cours d'eau stimule la prolifération incontrôlée de cyanobactéries. Cela crée des zones mortes, car en se décomposant, ces algues consomment tout l'oxygène disponible dans l'eau, provoquant des asphyxies massives de poissons.

Ce port de QSL aurait des impacts sur les herbiers d'alimentation du chevalier cuirré et la navigation accrue dans ce secteur affecterait potentiellement le chevalier cuirré. Cette espèce en péril est aussi menacée par la construction du futur port de Contrecoeur. Les experts scientifiques remettent en doute l'efficacité des mesures de compensation de ce poisson très fragile à la fois aux futurs ports de Sorel-Tracy et de Contrecoeur.

Comment ce projet pourrait être amélioré

— Nous souhaitons que la conception du quai flottant soit revue et mieux analysée en fonction de ses impacts environnementaux et visuels pour les citoyens et le fleuve.

— Nous souhaitons que les impacts cumulatifs du futur port de QSL soient mieux analysés avec les impacts des ports existants à Sorel-Tracy et Contrecoeur, incluant celui de conteneurs en construction, pour ses conséquences sur les citoyens et le fleuve.

— Nous souhaitons que le promoteur adopte une méthode de transbordement du vrac par aspiration fermée dans des contenants fermés pour éviter les poussières et la contamination du fleuve et des voisins.

— Nous souhaitons qu'on ne permette pas l'entreposage à l'air libre d'engrais et de sels de voirie près du fleuve, ni de dépôt de ces produits en pile. Les bâches prévues sont insuffisantes vu les forts vents dans le secteur.

— Nous souhaitons que des capteurs de bruits et de polluants atmosphériques soient installés dans le futur port de QSL, dans tous les ports actuels de Sorel-Tracy et dans la zone industrialo-portuaire. Que les données de ces analyses mensuelles rendues publiques chaque trimestre.

— Nous souhaitons que des tests soient faits dans le fleuve pour surveiller les effets des poussières et déversements d'engrais et de sels de voirie. Que les données de ces analyses mensuelles rendues publiques chaque trimestre.

— Nous souhaitons qu'un comité de surveillance indépendant soit formé pour veiller à l'application de la LQE et que des amendes soient imposées lors de dépassements, que des mesures adéquates soient mises en place immédiatement pour réduire ces émissions ou que l'on interdise les activités responsables de ces dépassements.

— Nous souhaitons protéger les pistes cyclables aux abords des zones portuaires et industrialo-portuaires par des aménagements physiques et réglementaires visant à séparer les cyclistes de la circulation.

— Nous souhaitons qu'un comité de co-habitation avec une majorité de représentations citoyenne et communautaire soit formé pour les ports de Sorel-Tracy et qu'il soit doté de pouvoirs d'adoption de résolutions qui devront être respectées par les promoteurs.

Pourquoi ce projet ne devrait pas être autorisé

Justification insuffisante du projet face aux inconvénients

Il s'agit d'un projet de quai flottant à Sorel-Tracy, qui s'avancera à 500 pieds dans le fleuve, pour accueillir des navires transportant des engrais, du sel de voirie et des pièces de métal. Le budget de construction du projet est de 35 M\$, dont environ 21 M\$ de subventions, soit 13,6 M\$ du fédéral et de 7,6 M\$ de Québec. Le quai fonctionnera seulement 70 % de l'année pour accueillir 35 navires. De ces 35 navires 10 proviendrait du quai actuel de QSL à Sorel-Tracy et la provenance des autres navires n'a pas été expliquée très clairement. Donc construire un quai au coût de 35 M\$ avec 21 M\$ provenant de subventions payées par nos taxes à une entreprise privée, pour seulement 25 navires, ne nous semble pas justifié alors qu'il existe déjà un quai de QSL à Sorel-Tracy.

Le marché des sels de voirie et des engrais n'apparaît pas comme un marché en croissance, mais plutôt en décroissance si on en juge les recommandations de diminution de l'usage de ces deux substances par les ministères de l'Environnement du provincial et du fédéral. Étant donné les impacts sur l'environnement de ces deux types de produits, les deux ministères émettent de nombreuses mises en garde sur leurs impacts sur l'eau et la nappe phréatique.

« Réduire considérablement le temps d'attente de navires qui attendent au large en raison du manque de disponibilité à quai » au port actuel de Sorel-Tracy est une justification peu convaincante du promoteur qui doit sérieusement être étudiée beaucoup plus en profondeur face aux nombreux impacts cumulatifs de ce projet sur les citoyens, le fleuve, le maintien de la biodiversité, la qualité des habitats fauniques et la lutte aux changements climatiques. Le temps d'attente des navires pour des remorqueurs à chaque accostage, à la fois au quai actuel de Kildair et du futur quai de QSL, ne semble pas modélisé ni pour le bruit, les GES et émissions polluantes de ces remorqueurs. Les citoyens préfèrent que les navires attendent dans le fleuve, car la dispersion des contaminants, le bruit et tous les autres inconvénients sont moindres pour des milliers de citoyens pour leur santé physique et mentale.

Application de l'article 20 de la Loi sur la qualité de l'environnement

L'article 20 de la Loi sur la qualité de l'environnement stipule que : « Nul ne peut rejeter un contaminant dans l'environnement ou permettre un tel rejet au-delà de la quantité ou de la concentration déterminée conformément à la présente loi.

La même prohibition s'applique au rejet de tout contaminant dont la présence dans l'environnement est prohibée par règlement ou est susceptible de porter atteinte à la vie, à la santé, à la sécurité, au bien-être ou au confort de l'être humain, de causer du dommage

ou de porter autrement préjudice à la qualité de l'environnement, aux écosystèmes, aux espèces vivantes ou aux biens. »

Dans le jugement rendu par la Cour d'appel du Québec, Procureure générale du Québec c. IMTT-Québec inc., 2019 QCCA 1598 (CanLII) celle-ci a souligné qu'un « port n'est pas une enclave fédérale » et que les lois et les règlements provinciaux d'application générale visant le contrôle des contaminants s'y applique, en principe, jusqu'à preuve du contraire. Elle écrit que « C'est aussi le cas de la prohibition générale de l'article 20 *LQE* portant sur le rejet de contaminants qui sont susceptibles de porter atteinte à la santé humaine ou causer des dommages ou porter autrement préjudice à la qualité de l'environnement et de la doctrine des troubles de voisinage en droit civil québécois avec lequel cette prohibition générale s'harmonise. Les citoyens du Québec ont ainsi tout aussi droit à un environnement exempt de contaminants au sein du port de Québec qu'ailleurs au Québec. »

Il est à noter que l'article 20 de la LQE s'applique à tous les citoyens du Québec, peu importe leur degré d'éducation ou leurs conditions de vie, et qu'aucun prétexte ne peut en réduire l'application. Son application se base sur des faits qui sont les dépassements de normes et limites indiqués dans la LQE. Il faudrait d'ailleurs veiller à son application pour les quatre ports privés actuels à Sorel-Tracy.

La modélisation du promoteur pour le futur port de Sorel-Tracy indique déjà qu'en phase de construction et d'exploitation, des dépassements pourraient se produire dans certaines circonstances pour le dioxyde de soufre (SO₂), le dioxyde d'azote (NO₂), les particules en suspension totales (PMT) 87 et fines (PM2.5 et PM10) et le carbone noir. Cela correspond donc aux critères d'application de la prohibition de l'article 20 de la LQE puisque cela « est susceptible de porter atteinte à la vie, à la santé, à la sécurité, au bien-être ou au confort de l'être humain. »

Par conséquent, nous demandons au BAPE d'appliquer l'article 20 de la LQE et d'émettre un avis défavorable au projet du futur port de QSL à Sorel-Tracy.

Pour tous ces motifs, Vigie Citoyenne Port de Contrecoeur souhaite que le BAPE émette un avis défavorable pour le moment, sur la construction du nouveau Terminal portuaire à Sorel-Tracy de QSL International Ltée, à cause de ses trop nombreux impacts sur la santé des citoyens et des écosystèmes du fleuve et la nécessité de respecter la Loi sur la qualité de l'environnement du Québec.

Veuillez agréer l'expression de nos sentiments les plus distingués,

Comité de coordination
Hélène Reeves
Gilles Dubois
Christine Fortier
Elsa Dansereau

Signatures d'appui au mémoire

Les 63 personnes et organismes suivants appuient le présent mémoire de Vigie Citoyenne Port de Contrecoeur et ont autorisé le dépôt de leur nom parmi la liste des cosignataires du mémoire au BAPE.

Clément Arseneault	Anne-Marie Maltais
Suzanne Auclair	Laurent Maltais
Patrice Bissonnette	Françoise Maréchal
André Bradette	Annick Murphy
Catherine Brissette Dinielli	Alexa Najera
Martin Brouillard	Sébastien Noël
Gilbert Cabana	Etienne Pagé
Louis Champagne	Michelle Parent
Andrée Chartier	Michel Pelletier
Coalition Fjord	Dominique Perreault
Yanik Comeau	Genevieve Picard
Linda Cyr	Christiane Poulin
Germain Dallaire	Karen Racicot
Émilie Dansereau	Kateri Hélène Racine
Alexandra Deslauriers	Johanne Reeves
Francine Desmarteau	Chantal Rondeau
Josée Desmeules	Philippe Roy
Stéphane Desrosiers	Benjamin Saint-Cyr
Pierre Dostie	Marc Saint-Cyr
Valérie Dubois Tremblay	Marie-Claude Saint-Cyr
Tristan Dubois-Tremblay	Morgane Saint-Cyr
Alexandre Dumontier	Dominique Sanche
André Duval	Lucie Sauvé
Lysandre Filion	Julie St-Louis
Marie-Andrée Foucreault-Therrien	Guy St-Pierre
Isabelle Gaudette	Denis Tetreault
Nicole Hannequrt	Jean François Tremblay
Micheline Lagarde	Michel Vaïs
Christine Landry	Catherine Vallée
Michel Langevin	Guy Vanasse
Julie Lavallée	Caroline Vaugeois
Sylvain Legrand	