

La justification du projet est remise en question. L'initiateur étant un acteur clé de la chaîne d'approvisionnement, il est l'initiateur d'une croissance projetée du flux de matières, il incombe à ce dernier des responsabilités civiles et sociales cumulatives très complexes.

L'agrandissement d'une infrastructure portuaire augmente les risques de concrétiser la poursuite de la propagation des contaminants dans l'environnement ainsi que l'outrepassement des limites planétaires.

Sans égard à leurs natures, les matières qui seraient éventuellement transbordées à même l'occupation du domaine hydrique de l'état par l'initiateur devront être gérées sur l'ensemble de leurs cycles de vie respectives.

L'utilité sociale des matières éventuellement transbordées ainsi que le fardeau de gestion des responsabilités liés aux importations et exportations projetées sur l'ensemble de leurs cycles de vie respectif font partie intégrante des enjeux liés à l'implantation de l'infrastructure à l'étude.

Par exemple, dans l'étude d'impact, l'initiateur stipule qu'il projette affecter principalement les installations au transbordement de sels et d'engrais pour l'agriculture et que les activités pourraient générer 14600 voyages de camions par années.

Ce projet est donc susceptible de contribuer significativement à la poursuite du *modus operandi* qui nous a conduit aujourd'hui à l'outrepassement des sept limites planétaires.

Par exemple, un enjeu important qui n'a pas été évalué et/ou diffusé au préalable sont les impacts cumulatifs liés à l'utilisation des sels de voirie qui transiteront par le port couplé à l'augmentation des particules d'usures des pneus et des freins.

Autrement dit, l'ajout de l'infrastructure est susceptible d'assurer une croissance du transport des matières transbordées avec tous les impacts et effets cumulatifs.

La divulgation des effets rebonds potentiels attribuables à l'ajout d'infrastructures émettrices à même un milieu d'insertion qui subit déjà la présence d'infrastructures polluantes doit être prise en compte dans l'analyse qui sera éventuellement conduite par les occupants du territoire ainsi que par les instances étatiques.

Au même pied d'égalité que l'analyse économique, l'analyse du projet implique nécessairement l'inclusion des impacts sociaux et environnementaux directs, indirects et induits tant positifs que négatifs. Ces derniers n'ont manifestement pas tous été divulgués dans l'étude d'impact.

La justification du projet est donc fermement remise en question. L'augmentation cumulative du trafic maritime ainsi que l'augmentation de la taille des navires constituent des enjeux nécessitant une analyse plus approfondie car plusieurs ports du Québec et, parallèlement, à même d'autres Juridictions, ont entamés des démarches de constructions et/ou de planification de l'accroissement du volume de matières à traiter.

Ce fait risque d'exercer une pression de gestion des contaminants alors que nous ne sommes pas en mesure de traiter adéquatement les volumes actuels.

Les sites d'enfouissement sont pleins et les contaminants émergent de partout.

Nous pouvons actuellement observer un emballement du monde sous une prémisse de compétitivité économique absolument risqué et incompatible avec les principes de sobriété énergétique.

Éventuellement, bien que le projet est susceptible de générer des impacts économique à court et moyen terme (50 ans ), à plus long terme, les générations successives devront nécessairement gérer la présence de ces nombreux contaminants environnementaux qui sont répartis aléatoirement. Ce fait est le résultat ultime de nombreux choix peu éclairé, incluant des mécanismes économiques qui omettent d'intégrer et de reconnaître les complexités inhérentes aux externalités reportées dans le temps.

En effet, l'ensemble de ces matières devront être traités et plusieurs d'entre elles devront être gérées par plusieurs générations successives.

La multiplication des installations portuaires couplé aux autres modes de transport sont susceptibles d'accentuer les risques de surconsommation des ressources tant renouvelables que non renouvelables.

Je tiens à vous rappeler que la capacité de support des milieux d'insertion est limitée. J'invite le bape à déterminer cette capacité de support.

Dans le cadre du projet, la présence des habitats propices à l'épanouissement du chevalier cuirré ne devrait aucunement être impacté par une infrastructure portuaire ainsi que l'augmentation de la fréquentation par les navires marchands.

Sur ce point les impacts dépassent largement la zone d'étude, l'augmentation cumulative est susceptible d'exercer une pression supplémentaire jusque dans la pouponnière de Béluga à Cacouna. Les navires sont des vecteurs d'espèces envahissantes et plusieurs d'entre eux sont susceptibles d'importer des matières dangereuses et/ou des contaminants émergents (pfas ou autres) à même les marchandises transbordées. Les contaminants se retrouvent inévitablement dans l'environnement.

Actuellement, aucun bilan de masse global n'est produit. Les impacts et effets du projet à l'étude se cumulent aux projets du port de Contrecoeur /Montréal / Trois-Rivières et autres ainsi que la présence des opérations de transbordement de produits pétroliers à proximité .

Les industries cumulent solidairement les impacts et effets intriqués par leurs activités respectives. Respecter l'épanouissement des espèces en péril ou non devrait être considéré au même pied d'égalité que les considérations économiques du moment.

L'analyse des enjeux concernant l'outrepassement d'un plateau de pollution atmosphérique incluse à même le règlement sur l'assainissement de l'atmosphère permet en théorie d'éviter que de nouveaux projets s'implantent lorsque la qualité de l'atmosphère est déjà de piètre qualité.

Je suis préoccupé par le cumul des contaminants environnementaux.

Concernant l'état de la situation environnementale actuelle, plusieurs données sont manquantes, une consultation publique permettrait de poser des questions afin d'obtenir des informations à jour. Sur le plan humain, à même l'étude d'impact, l'initiateur prétend qu'il a procédé à la mise en place de politiques et d'un système de gestion environnementale (SGESST) assurant une lutte contre la pollution ainsi que la réduction des risques. Ici, un enjeu de santé et de sécurité psychologique est ajouté à l'analyse de la gestion environnementale car l'initiateur est détenteur ou acquéreur d'un historique de gestion par lock out ainsi que d'utilisation de scab à ses installations de transbordement situées à Québec.

Ce fait historique d'utilisation de briseurs de grève couplé au fait que de nombreux employés travaillaient plus de 40 heures par semaines fait pondre des enjeux relatifs aux méthodes de gestion patronale susceptibles d'intriquer des impacts sur la santé psychologique des employés ainsi que des iniquités concernant la répartition du temps de travail.

Les modes de répartition des richesses induites par le projet constituent également un enjeu d'intérêt public à aborder lors d'une consultation éventuelle.

La répartition des fruits projetées par le projet car ces préoccupations sont susceptibles d'impacter tant positivement que négativement la santé psychologique des employés potentiels ainsi que les occupants du milieu d'insertion.

Alexandre Richard