



SNC • LAVALIN

Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire dans la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy — Secteur Saint-Laurent

Résumé de la description détaillée de projet (Partie G)

QSL International Ltée



Services d'ingénierie



05 | 12 | 2022

Résumé
Ref. Interne 689251-4E-L04-00_RésuméFR (Partie G)



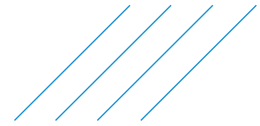
SNC • LAVALIN

Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire dans la zone industriale-portuaire de Sorel- Tracy — Secteur Saint-Laurent

Résumé de la description détaillée de projet (Partie G)
QSL International Ltée

5 décembre 2022

SNC-Lavalin Projet : 689251
N/Document n° : 689251-4E-L04-00_ResumeFR (Partie G)



Page de signatures

Préparé par :

<Original signé par>

J. Julie Tremblay, **biol.**

Chargée de projet

Environnement

Services d'ingénierie — Canada

Révisé par :

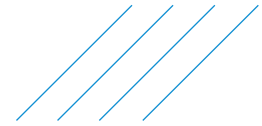
<Original signé par>

J. Laurence Piché, **biol., M. Sc.**

Directrice

Environnement

Services d'ingénierie — Canada



Équipe de réalisation

Promoteur

M. Ivan Boileau, ing.

VP Exécutif, Partenariats stratégiques et gestion des actifs

M. Olivier Rochette, ing.

VP, Solutions d'affaires, Infrastructures et logistique

Mme Claudine Couture-Trudel, avocate, M. Fisc., MBA

VP Stratégie et affaires publiques

Mme Marie-Pier Gosselin, avocate

Directrice, Affaires juridiques et régie d'entreprise

SNC-Lavalin inc.

Mme Laurence Piché, biol., M. Sc.

Directrice de projet

Mme Julie Tremblay, biol.

Chargée de projet



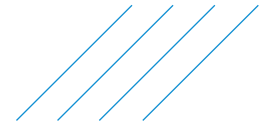
Table des matières

Page signatures

Équipe de réalisation		i
1	Mise en contexte	1
2	Justification du projet	1
3	Description du projet	3
3.1	Principales infrastructures et structures et ouvrages permanents	3
3.2	Infrastructures connexes	3
3.3	Principales activités de construction	4
3.4	Principales activités d'exploitation	5
3.5	Capacité maximale du projet et taille du projet	5
3.6	Calendrier des principales activités	5
4	Solutions de rechange potentielles	6
5	Dispositions applicables	6
6	Cadre législatif	6
7	Activités de mobilisation	7
7.1	Démarche de consultation	7
7.2	Résultats de mobilisation	8
7.3	Réponse au résumé des enjeux	9
7.4	Plan de mobilisation future	9
8	Localisation du projet	9
9	Études environnementales et évaluations régionales se rapportant au projet	10
9.1	Évaluations régionales	11
10	Évaluation stratégique	11
11	Milieus biologiques et physiques	11



11.1	Description sommaire du milieu	11
11.2	Espèces exotiques envahissantes	13
11.3	Espèces en péril	13
12	Appui financier	14
<hr/>		
13	Territoires domaniaux	15
<hr/>		
14	Contexte sanitaire, social et économique	15
<hr/>		
14.1	Contexte sociosanitaire	15
14.2	Données sociodémographiques pour la population de Sorel-Tracy	15
14.3	Données sociodémographiques pour les peuples autochtones	17
14.4	Données sociosanitaires pour les peuples autochtones	18
14.5	Activités récréotouristiques	19
14.6	Patrimoine et archéologie	19
15	Répercussion et changements sur les composantes de l'environnement et aux conditions sanitaires, sociales et économiques des peuples autochtones	19
<hr/>		
15.1	Changements sur les composantes de l'environnement	20
15.2	Répercussions sur les peuples autochtones	21
15.3	Changements aux conditions sanitaires, sociales ou économiques des peuples autochtones	21
16	Émissions de gaz à effet de serre	21
<hr/>		
17	Déchets et émissions	22
<hr/>		

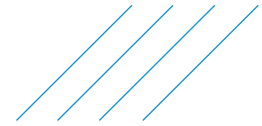


Liste des figures

Figure 1	Dessin conceptuel du nouveau quai flottant sur pieux (vue en plan).....	4
----------	---	---

Liste des tableaux

Tableau 1	Calendrier de réalisation.....	5
Tableau 2	Principales préoccupations et principaux enjeux soulevés lors des activités de mobilisation préalables.....	8
Tableau 3	Mortalité infantile, espérance de vie, santé perçue, stress perçu et incidence de cancers pour la région sanitaire de la Montérégie	15
Tableau 4	Données sociodémographiques pour la RMR de Sorel-Tracy	16
Tableau 5	Données sociodémographiques pour les peuples autochtones	17
Tableau 6	Matrice des interrelations	20



Partie G : Résumé

1 Mise en contexte

QSL International Ltée (ci-après « Promoteur » ou « QSL ») est une compagnie basée à Québec et opérant plus de 60 terminaux en Amérique du Nord. Elle est responsable de la manutention de plus de 26 millions de tonnes de marchandises par année et elle possède et opère un terminal portuaire privé situé à Saint-Joseph-de-Sorel, à l'embouchure de la rivière Richelieu.

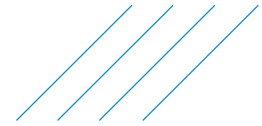
Le promoteur désire aménager un terminal portuaire dans la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy, secteur Saint-Laurent, qui est situé à 8,2 km en amont du quai de Saint-Joseph-de-Sorel, sur le site de l'ancienne centrale thermique de Tracy, qui a été démantelée et dont le site a été réhabilité. L'adresse du site est le 12125, route Marie-Victorin, à Sorel-Tracy.

Promoteur	QSL International Ltée 961, boulevard Champlain Québec (Québec) G1K 4J9
Nom du représentant principal	M. Ivan Boileau QSL International Ltée 961, boulevard Champlain Québec (Québec) G1K 4J9 T : (418) 522-4701 ivan.boileau@qsl.com
Site Internet	https://qsl.com/fr/

2 Justification du projet

En 2015, le gouvernement du Québec présentait la Stratégie maritime, un projet visant à stimuler une croissance durable de l'économie maritime québécoise. Ce projet comprenait un plan d'action en cinq étapes, incluant le développement de zones industrialo-portuaires le long de la voie maritime. En 2015, la ville de Sorel-Tracy a manifesté à Hydro-Québec son intérêt pour l'acquisition du terrain de l'ancienne centrale thermique de Tracy afin d'y développer un complexe industrialo-portuaire. La Ville souhaitait convertir certaines infrastructures de l'ancienne centrale thermique en terminal maritime, et ainsi se doter d'un outil de développement et d'attraction d'investissements qui crée de la richesse sur l'ensemble de son territoire.

En avril 2017, la ville de Sorel-Tracy a déposé au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) un avis de projet pour l'aménagement du complexe portuaire de Sorel-Tracy, ainsi qu'un projet de loi d'intérêt privé à l'Assemblée nationale du Québec pour constituer la Société du complexe portuaire de Sorel-Tracy (projet de loi 225) en vue d'assurer la gestion des opérations portuaires. L'objectif de la Ville était de diversifier l'économie régionale et réduire la dépendance économique du territoire à la grande industrie. Considérant les défis multiples associés à la mise sur pied d'un complexe portuaire, la Ville a pris la décision en 2020 d'établir une entente avec QSL en vue de louer le site pour des fins d'opérations portuaires et d'ainsi lui déléguer la maîtrise d'oeuvre du projet portuaire.



Le terminal portuaire de Saint-Joseph-de-Sorel exploité par QSL est présentement au maximum de sa capacité, et d'importants temps d'attente pour les navires sont engendrés par cette congestion. L'attente des bateaux peut parfois atteindre jusqu'à 30 jours avant déchargement, en haute saison. En 2021, le temps d'attente sur le fleuve s'élevait à 289 jours. Ce deuxième poste à quai dans le secteur contribuerait à réduire considérablement le temps d'attente des navires au large (objectif de réduction de 200 jours d'attente). Le nouveau quai permettrait également de réduire la circulation des camions dans la ville de Saint-Joseph-de-Sorel, les redirigeant vers une zone industrielle (secteur Saint-Laurent) plus éloignée des quartiers résidentiels.

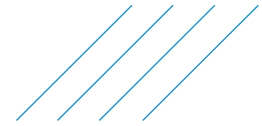
De plus, il existe des restrictions sur les dimensions et les tonnages maximaux pour emprunter la voie maritime et certains navires doivent être déchargés d'une partie de leur cargaison avant de pouvoir remonter la voie maritime en amont. L'ajout d'un quai permettra d'alléger plus rapidement les navires qui empruntent ensuite la voie maritime, réduisant les délais de livraison, ce qui provoquera également une diminution des coûts.

L'ajout d'un nouveau quai, combiné à des installations d'entreposage et éventuellement à une aire de transition multimodale, représenterait une offre nouvelle au marché qui diminuerait le temps de transbordement des navires et améliorerait la fluidité de la chaîne logistique. L'emplacement de ce nouveau terminal permettrait à la fois l'accès au fleuve, à la voie ferrée et à l'autoroute 30.

Le nouveau terminal permettrait de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) associées au fonctionnement des moteurs des groupes auxiliaires des bateaux en attente aux terminaux portuaires de ce secteur. Le transfert de marchandises du réseau routier vers un réseau ferroviaire éventuel contribuerait également à la réduction de GES en diminuant l'importance du transit de la marchandise du quai de Saint-Joseph-de-Sorel vers l'entrepôt du secteur Saint-Laurent, qui représentait 48 000 km de camionnage pour l'année 2021. De façon globale, le projet permet une réduction des GES émis par la réduction du temps d'attente des bateaux au large et la diminution du camionnage entre le quai existant de Saint-Joseph et l'entrepôt à plusieurs kilomètres.

Au nouveau terminal portuaire, la réception et la manutention de différents engrais, de sel de voirie, des anodes de cuivre et des composantes d'acier sont anticipées. La mise en place d'un nouveau terminal portuaire permettrait notamment d'approvisionner les producteurs agricoles en engrais et semences, tout en leur permettant d'exporter leur produit. Un nouveau quai dans la région de Sorel pourrait attirer de nouveaux investisseurs et occupants industriels en plus de supporter la capacité régionale d'attirer et de soutenir les investissements dans le secteur maritime.

Des retombées économiques additionnelles importantes sont donc attendues pour la région. D'ailleurs, le projet pourrait générer, à l'ultime, jusqu'à approximativement 50 emplois. QSL adopte des pratiques de recrutement et d'encadrement de sa main-d'œuvre. À cet effet, QSL est un membre actif du Chantier d'attraction de la main-d'œuvre de la ville de Sorel-Tracy et de sa région. Le Chantier d'attraction agit en concertation et aide les employeurs de la ville Sorel-Tracy et de sa région face à de nombreux enjeux découlant du phénomène de la rareté de main-d'œuvre et de la difficulté à attirer et fidéliser des talents dans la région. La nature des emplois offerts est diversifiée puisque ce sont différents types d'occupation possibles au sein de l'entreprise comme des postes de direction, de professionnel, technique, de supervision et de manœuvre.



3 Description du projet

Deux types de quais sont présentement à l'étude, soit un quai flottant avec fondation sur pieux (Option A) ou fondation sur piles de béton armé (Option B). L'option B est présentée comme solution de rechange à la section 4.

3.1 Principales infrastructures et structures et ouvrages permanents

Le projet de terminal maritime vise les activités suivantes :

- › L'utilisation d'une zone d'entreposage comprenant un entrepôt (9 704 m²) et d'une aire d'entreposage extérieure à ciel ouvert (25 600 m²);
- › La construction d'un quai flottant composé de deux barges flottantes (barge d'approche et barge de réception);
- › L'ajout de pieux ayant la capacité de recevoir des navires de plus de 25 000 TPL à la barge d'approche pour procurer un appui au fond marin;
- › La construction de deux ducs-d'Albe constitués de 12 pieux d'acier remplis de béton;
- › La construction d'une pile de béton où sera fixé un tangon (poutre horizontale mobile pour l'amarrage des bateaux);
- › La construction d'un convoyeur électrique sur la barge d'approche pour l'acheminement de matériaux en vrac des bateaux vers l'entrepôt;
- › L'utilisation des blocs de prises d'eau existantes de l'ancienne centrale thermique pour fixer le quai de transbordement et amarrer les bateaux à quai;
- › L'inclusion d'une section de transition de type métallique ou d'acier entre la barge d'approche et la prise d'eau à titre de rampe de chargement
- › La construction d'une tour de transfert et d'un convoyeur électrique pour assurer le passage de la marchandise en vrac au-dessus de la route 132.

La route de camionnage qui sera empruntée pour acheminer les marchandises est encadrée par la réglementation de la ville de Sorel-Tracy qui identifie les routes interdites et autorisées pour la circulation de véhicules lourds.

3.2 Infrastructures connexes

Selon la demande des secteurs agricole et industriel et la vision de la ville de Sorel-Tracy, les infrastructures connexes suivantes pourraient être développées dans une phase ultérieure, mais aucun calendrier de mise en œuvre n'est présentement envisagé :

- › La construction d'une voie ferrée parallèle à celle du CN sur une distance d'environ 300 mètres;
- › La construction des aiguillages requis pour le raccordement au réseau existant;
- › La construction d'une voie en Y et d'une voie d'accès routier au boulevard Marie-Victorin pour permettre à d'autres usagers d'accéder aux installations ferroviaires;
- › La construction d'une voie de contournement du réseau local avec accès rapide à la sortie 135 de l'autoroute 30.

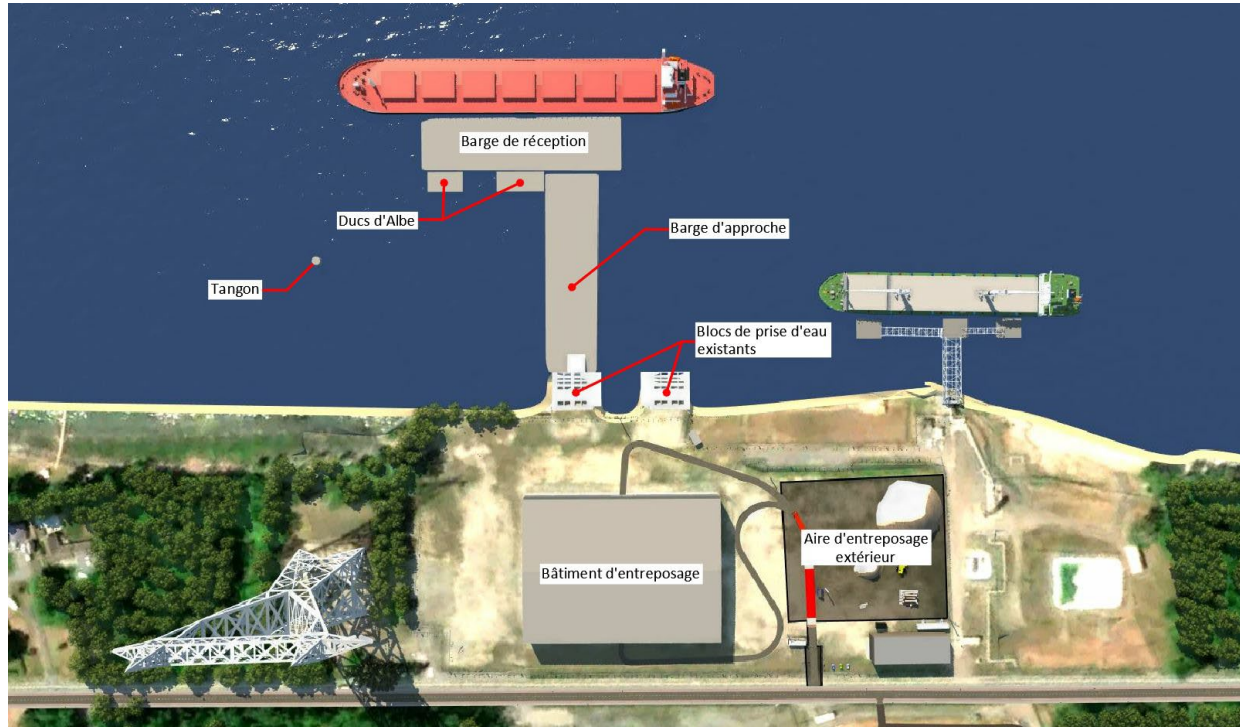
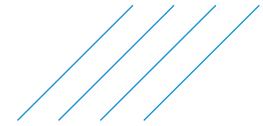


Figure 1 Dessin conceptuel du nouveau quai flottant sur pieux (vue en plan)

3.3 Principales activités de construction

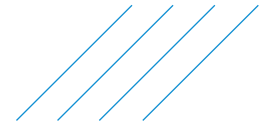
Lors de la phase de construction, l’approvisionnement en matériaux se fera exclusivement par voie terrestre, à l’exception des barges qui seront livrées par voie maritime par un remorqueur. À ce jour, le nombre de voyages estimé pour le transport terrestre des matériaux est d’un peu plus de 400 voyages.

L’entreposage des matériaux de construction ne sera pas effectué dans l’entrepôt existant. Les activités de construction seront réalisées le jour, entre 7h00 et 19h00, 5 jours sur 7, avec des travaux légers possibles la nuit ou la fin de semaine lorsque nécessaire, sur une période non continue de 24 mois.

Étant donné la localisation du quai projeté, aucun chemin d’accès, aucun déboisement, aucun décapage, aucune excavation, terrassement, nivellement ou dragage n’est nécessaire pour la préparation du site, l’aménagement d’installations temporaires (roulotte de chantier, aire d’entreposage de matériaux, aire de ravitaillement de la machinerie, installations sanitaires temporaires, etc.) ou la mise en place du quai.

Le chargement des barges en équipement et machinerie aura lieu à partir du quai #10 du parc Ludger-Simard, situé à environ 7 kilomètres du site. À cet endroit, QSL a les droits d’utilisation non seulement du quai, mais également du terrain adjacent. Les infrastructures maritimes du parc Ludger-Simard, administré par la Société des parcs industriels Sorel-Tracy, sont fréquemment utilisées par les barges.

La machinerie et les équipements qui pourraient être utilisés pour les activités de construction sont notamment des pelles hydrauliques, des chargeurs sur roues, des équipements de vibrofonçage, des bétonnières, des pompes à béton, des barges et des remorqueurs.



Pour la construction des ducs-d'Albe, toutes les opérations seront réalisées à partir de barges temporaires. Pour l'installation des pieux, la mise en place se fera par vibrofonçage à l'aide d'une grue sur barge étant donné la nature des sols et l'envergure des pieux à installer. Des barges avec des équipements d'accès seront également nécessaires pour réaliser le coffrage, le ferrailage et le bétonnage de la tête des ducs-d'Albe. Pour acheminer le béton aux unités de fondation les plus éloignées de la rive, des rallonges devront être installées sur une pompe à béton.

3.4 Principales activités d'exploitation

Les activités prévues sont limitées au déchargement de navires. La marchandise en vrac est principalement visée par les opérations futures bien que certaines marchandises d'acier et de pièces surdimensionnées pourraient y être également manutentionnées. Le déchargement (ou chargement) de la marchandise en vrac aura lieu en continu de jour et de nuit (24 h/24 h). La marchandise en vrac représente environ 50 % des navires attendus. Pour les autres marchandises, les activités d'arrimage devraient avoir lieu le jour quoiqu'en quelques exceptions (moins de 10 %) certaines activités pourraient avoir lieu jusqu'à 1 h am.

3.5 Capacité maximale du projet et taille du projet

À l'ultime, le quai, d'une longueur d'environ 145 m, pourrait accueillir en exploitation 35 vraquiers par année d'un tonnage moyen de l'ordre de 12 575 tonnes, pour un tonnage total déchargé d'environ 440 000 tM/an. Selon l'évolution du couvert de glace, les barges pourraient être retirées l'hiver et le quai serait opéré 9 mois par année.

De telles activités pourraient générer du camionnage hors site de l'ordre de 6 000 véhicules/an au démarrage des activités. À l'ultime, un maximum de 14 600 voyages/an de camion pourrait être vécu avec un quai exploité au maximum de sa capacité.

3.6 Calendrier des principales activités

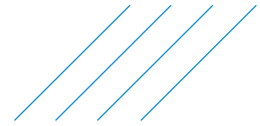
Les principales étapes menant à l'opération du nouveau terminal sont présentées au tableau 1.

Tableau 1 Calendrier de réalisation

Activités	Échéancier
Études préparatoires	
Dépôt de la description initiale du projet	Septembre 2022
Dépôt de la description détaillée du projet et réponses au sommaire des questions	Décembre 2022
Publications des versions finales des plans et des Lignes directrices individualisées par l'Agence	Mars 2023 (fin des 180 jours)
Processus d'étude d'impact	
Dépôt de l'étude d'impact	Février 2024 (11 mois)
Évaluation d'impact par l'Agence	Décembre 2024 (jusqu'à 300 jours)
Déclaration de décision par le ministre	Janvier 2025 (30 jours)
Post-décision	
Début des travaux de construction du quai	Printemps 2025
Fin des travaux de construction	2027*

*à confirmer en fonction de la période d'interdiction des travaux en milieu aquatique

- Aucune date limite pour les opérations du site n'est fixée. C'est donc dire qu'aucune activité en lien avec une fermeture/désaffectation du site n'est envisagée.



4 Solutions de recharge potentielles

Parmi les solutions de recharge potentielles étudiées, les solutions suivantes ont été écartées :

- › L'agrandissement (construction d'un deuxième poste à quai) et la modification des opérations au quai existant de Saint-Joseph-de-Sorel;
- › La construction d'un quai formé d'une jetée avec empiérement de protection, puis d'une zone de chargement/déchargement en tête de quai soutenu par des palplanches d'acier enfouies au fond marin;
- › La construction d'un quai configuré en « T ».

Il est à noter qu'en raison des orientations et de la volonté de développement du territoire de la Ville de Sorel-Tracy, de contraintes géographiques et géotechniques, de la disponibilité du site à vocation industrielle déjà réhabilité et de la logistique possible au site, il n'a pas été considéré d'autres sites pour réaliser le projet.

La construction d'un quai hybride avec barge de réception flottante et tablier fixe sur piles pour la section d'approche est une solution de recharge à l'étude.

5 Dispositions applicables

Puisque le nouveau terminal maritime est conçu pour recevoir des embarcations variées allant de barges à des navires et possédant une capacité de charge variant entre 10 000 et 35 000 TPL, le projet est assujéti à la *Loi sur l'évaluation des impacts* (LEI), conformément à la disposition de l'annexe du *Règlement sur les activités concrètes* (DORS/2019-285) suivante :

52 : La construction, l'exploitation, la désaffectation et la fermeture d'un nouveau terminal maritime conçu pour recevoir des navires de plus de 25 000 TPL.

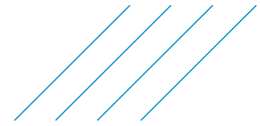
L'Agence devra déterminer, au terme du processus de planification du projet, si celui-ci fera l'objet d'une évaluation d'impact. L'Agence prendra cette décision en déterminant si le projet est susceptible d'avoir des effets environnementaux significatifs sur une ou plusieurs composantes visées au premier paragraphe de l'article 7 de la LÉI.

Le projet désigné n'est pas une composante d'un projet plus vaste ne figurant pas dans la liste des projets du *Règlement désignant les activités concrètes*.

6 Cadre législatif

Des autorisations et permis pourraient être exigés par les autorités fédérales en vertu des lois fédérales suivantes :

- › *Loi sur les pêches* (L.R.C., 1985, chap. F-14) du ministère des Pêches et Océans Canada (MPO);
- › *Loi sur les espèces en péril* (L.C. 2002, ch. 29) d'Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) et du MPO;
- › *Loi sur les eaux navigables canadiennes* (L.R.C. (1985), ch. N-22) de Transports Canada (TC).



Au provincial, le projet sera évalué conformément à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement du Québec méridional. Après l'obtention du décret ministériel, des autorisations et permis pourraient être requis (liste non exhaustive) en vertu des lois provinciales suivantes :

- › *Loi sur la qualité de l'environnement* (RLRQ, chapitre Q-2) du ministère d'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP);
- › *Loi sur le patrimoine culturel* (P-9.002) et du *règlement sur la recherche archéologique* (P-9 002, r. 2,1) du ministère de la Culture et des Communications (MCC);
- › *Loi sur les espèces menacées et vulnérables* (E- 12.01) du MELCCFP;
- › *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune* (ch. C-61.1) du MELCCFP.

Le projet est également encadré lors de la construction par toutes les exigences réglementaires de la ville de Sorel-Tracy.

7 Activités de mobilisation

7.1 Démarche de consultation

Les premières activités d'information publiques ont eu lieu dès la fin de l'année 2020, lorsque la Ville de Sorel-Tracy a annoncé en conférence de presse qu'elle s'associait à QSL pour développer la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy, secteur Saint-Laurent.

En février 2021, une campagne publicitaire au sujet du projet de développement de la zone industrialo-portuaire à Sorel-Tracy a été lancée pour informer les citoyens et différentes initiatives ont été mises sur pied.

À l'été 2022, des rencontres préalables au processus d'évaluation environnementale ont été organisées par QSL. À ce jour, plusieurs groupes environnementaux et socio-économiques ont été invités à des rencontres sur invitation.

Les instances, les organismes allochtones et les communautés autochtones suivants ont été rencontrés :

- › Député provincial (CAQ);
- › Représentants du ministère des Transports du Québec;
- › Conseil des maires de la municipalité régionale de comté (MRC) de Pierre-De Saurel;
- › Député fédéral (Bloc Québécois);
- › Société des parcs industriels de Sorel-Tracy;
- › Société de développement économique Pierre-De Saurel;
- › Chambre de commerce et d'industrie de Sorel-Tracy;
- › Représentants du domaine hydrique du MELCC;
- › Administration de pilotage des Laurentides;
- › Ministère fédéral Transports Canada;
- › Ministère de l'Économie et de l'innovation du Québec;
- › Kildair Services ULC;
- › Corporation de pilotage du Saint-Laurent central;
- › Administration portuaire de Montréal;
- › COVABAR (Comité de concertation et de valorisation du bassin de la rivière Richelieu);
- › Comité ZIP du Lac Saint-Pierre;
- › Corporation de développement communautaire Pierre-De Saurel (CDC);
- › Carrefour jeunesse-emploi de Pierre-De Saurel;



- › Société pour la nature et les parcs (SNAP Québec);
- › Centre québécois du droit de l'environnement (CQDE);
- › Conseil Mohawk de Kahnawake [Mohawk Council of Kahnawake (MCK)];
- › Nation huronne-wendat (NHW).

Un dialogue a également été engagé avec les représentants de ces communautés :

- › Les Abénakis (W8banakiak)
 - d'Odanak;
 - de Wôlinak (W8linak);
- › Les Mohawks (Kanien:keha'ka)
 - de Kahnawake (Kahnawà :ke);
 - de Kanesatake (Kanehsatà:ke);
 - d'Akwesasne (Ahkwesáhsne);
- › Les Hurons-Wendats de Wendake.

7.2 Résultats de mobilisation

Le tableau 2 présente les principales préoccupations et les principaux enjeux soulevés lors des activités de mobilisation préalables.

Tableau 2 Principales préoccupations et principaux enjeux soulevés lors des activités de mobilisation préalables

Catégorie	Préoccupation/enjeu/opportunité
Conditions sanitaires, santé humaine et bien-être	Qualité de l'air
	Qualité de l'eau
	Bruit
	Création d'emplois et partenariats locaux
Peuples autochtones	Augmentation du transport routier
	Incidence du projet sur les activités coutumières des Premières Nations
	Implication des Premières Nations dans la réalisation des études sectorielles et l'étude d'impact
Accidents et défaillances	Déversements accidentels et méthode de transbordement des matériaux
	Sécurité de la navigation et la proximité du quai voisin ont été soulevées
	Stabilité du quai et risques lors du déchargement
	Entreposage des matériaux et cohabitation
	Risques de lessivage et d'érosion des matériaux
Environnement biologique	Protection des espèces à statut précaire
	Protection des poissons
	Impact de la structure sur les fonds marins
	Perte et fragmentation cumulatives de l'habitat
	Impact sur l'habitat essentiel désigné du chevalier cuirvé
	Impact sur les espèces de poissons migrateurs



Catégorie	Préoccupation/enjeu/opportunité
Évaluation des effets directs, indirects et cumulatifs	Impact du projet sur le trafic de camions et de trains dans Kahnawà:ke.
	Augmentation du trafic maritime dans la Voie maritime, dans le lac Saint-Pierre et vers l'amont
	La prise en compte et l'évaluation précise des impacts cumulatifs et la contribution du projet aux impacts cumulatifs sur le milieu, le fleuve Saint-Laurent et les espèces vulnérables

7.3 Réponse au résumé des enjeux

L'annexe 3 de la description détaillée de projet (DDP) présente le résumé des enjeux soulevés par l'Agence canadienne d'évaluation d'impact (ACÉI) lors de la période de consultation publique de 30 jours sur le résumé de la description initiale de projet (DIP) via des consultations spécifiques avec les ministères fédéraux et les communautés autochtones, des séances d'information avec le public, ainsi qu'à travers les commentaires reçus sur le registre canadien d'évaluation d'impact. Les réponses de QSL à celles-ci y sont incluses et la DDP fournit certains éléments supplémentaires pour y répondre. En tant que partenaire du projet, la ville de Sorel-Tracy a également fourni certains éléments de réponse, qui ne sont pas de la responsabilité ou de la compétence de QSL.

7.4 Plan de mobilisation future

Le plan de mobilisation future de QSL inclut :

- › Une activité de type portes ouvertes;
- › Des ateliers avec les communautés autochtones;
- › Transmission des sections relatives aux communautés autochtones pour commentaires.

Lorsque les lignes directrices adaptées seront remises par l'Agence, QSL verra à commencer un plan de collaboration avec les communautés autochtones ciblées

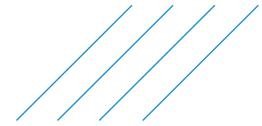
8 Localisation du projet

Le projet de construction et d'exploitation du nouveau terminal portuaire est localisé dans le secteur Saint-Laurent de la Zone IP de Sorel-Tracy, dans la MRC de Pierre-De Saurel, dans la région administrative de la Montérégie. Selon le schéma d'aménagement de la MRC, l'affectation est « Industrielle ».

La zone d'étude restreinte (13,5 ha) comprend les infrastructures projetées et les lots sur lesquelles elles sont situées. Elle se situe dans une zone industrialo-portuaire active. La ville de Sorel-Tracy est propriétaire des lots sur lesquels sont projetées les infrastructures.

Les coordonnées géographiques des emplacements proposés des principales installations permanentes et connexes sont :

- › Le point central d'accostage des navires et embarcations : 45°59'47,56"N, 73°10'31.45"O
- › Le point de fixation du quai au rivage : 45°59'45,87"N, 73°10'25.72"O
- › Le coin nord du duc-d'Albe ouest : 45°59'45,60"N, 73°10'33.60"O
- › Le coin nord du duc-d'Albe est : 45°59'47,04"N, 73°10'30.00"O



- › Le point central de l'entrepôt : 45°59'47,53"N, 73°10'19.83"O

Des résidences permanentes et immeubles habités du projet se situent à 200 m au sud de l'entrepôt (terminal) et à 350 m au nord.

Le projet est situé en partie dans le fleuve Saint-Laurent, zone où plusieurs Premières Nations possèdent des revendications territoriales. Les Premières Nations étant les plus susceptibles d'être concernées par le projet et leur distance à la zone d'étude sont les suivantes :

- › Les Abénakis (W8banakiak)
 - d'Odanak (25 km);
 - de Wôlinak (W8linak) (67 km);
- › Les Mohawks (Kanien:keha'ka)
 - de Kahnawake (Kahnawà :ke) (73 km);
 - de Kanesatake (Kanehsatà:ke) (87 km);
 - d'Akwesasne (Ahkwesáhsne) (142 km);
- › Les Hurons-Wendats de Wendake (168 km).

La réserve nationale de faune des Îles-de-Contrecoeur est située à 8 km en amont du site du projet. La voie maritime du Saint-Laurent est située dans le chenal du fleuve Saint-Laurent au droit du quai projeté, à une distance approximative de 425 m.

9 Études environnementales et évaluations régionales se rapportant au projet

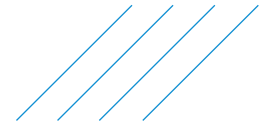
En plus des études réalisées disponibles dans le cadre du démantèlement de la centrale thermique de Tracy, des études complémentaires ont également été réalisées spécifiquement pour l'implantation du projet :

- › Caractérisation biophysique (état de référence) de SNC-Lavalin en 2021 pour l'installation du quai flottant;
- › Études des travaux de reconnaissance géotechnique en milieu marin ainsi qu'à l'endroit de l'entrepôt;
- › Caractérisation des sédiments;
- › Étude de retombées économiques de QSL dans la région de Sorel-Tracy;
- › Étude de simulations de pilotage et d'accostage au quai projeté et au quai de Kildair Service ULC.

L'étude de simulation de pilotage et d'accostage ayant comme objectif de s'assurer que les manœuvres pourraient se faire en sécurité et de vérifier si les opérations au quai voisin de Kildair Service ULC pouvaient continuer sans être gênées a conclu qu'en conditions normales d'opération, il était possible d'effectuer des accostages et des appareillages au nouveau quai de QSL, sans gêner les opérations qui prennent place au quai de Kildair Services.

Il a aussi été démontré qu'à la suite d'une panne de machine lors de l'approche finale au quai de Kildair Service ULC, le navire pouvait être contrôlé par les remorqueurs et dirigé en lieux sûrs avant qu'il puisse représenter un danger pour l'un ou l'autre des quais, ainsi que pour un navire qui pourrait être accosté au quai de QSL.

Les recommandations balisent clairement les conditions qui permettent des manoeuvres sûres et indiquent tout aussi clairement les conditions sous lesquelles certaines manoeuvres ne doivent pas être effectuées. Besoins en études supplémentaires.



Des études supplémentaires sont à venir et elles concernent, entre autres :

- › La caractérisation environnementale de phase I;
- › L'étude des courants et des glaces;
- › Le plan d'amarrage des navires;
- › L'étude de dispersion atmosphérique;
- › La mise à jour de l'étude des GES;
- › L'étude de l'ambiance sonore;
- › L'étude des vibrations;
- › L'étude de potentiel archéologique.

9.1 Évaluations régionales

Une évaluation régionale de la région du fleuve Saint-Laurent a commencé en juillet 2020 et est présentement menée par l'Agence d'évaluation d'impact du Canada. Cette évaluation régionale vise à éclairer les futures évaluations d'impact et les décisions fédérales spécifiques aux projets dans cette région. Cette évaluation sera réalisée en collaboration avec la province de Québec, les peuples autochtones, les autorités fédérales, les organisations non gouvernementales et le public.

Une évaluation des effets cumulatifs des activités maritimes sur le Saint-Laurent et la rivière Saguenay (Beauchesne et coll., 2022) est menée par une équipe de chercheurs de l'Université Laval, en collaboration avec le Gouvernement du Canada, le Gouvernement du Québec, les Premières Nations, divers acteurs du milieu maritime et les collectivités côtières. Ce projet pilote met à l'essai un cadre méthodologique d'évaluation des effets cumulatifs des activités maritimes, incluant les navires commerciaux, les bateaux de croisières, les traversiers, les bateaux de pêche et les embarcations de plaisance. Les résultats de l'évaluation des effets cumulatifs indiquent que le secteur de Sorel-Tracy se trouve parmi les grandes villes portuaires du secteur fluvial qui sont particulièrement exposées aux effets stressants. Il est aussi indiqué que l'entièreté du chenal de navigation entre Trois-Rivières et Montréal, incluant le lac Saint-Pierre, est particulièrement à risque aux effets cumulatifs.

10 Évaluation stratégique

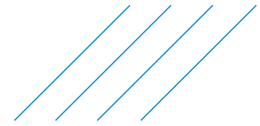
La description initiale du projet tient compte de l'évaluation stratégique des changements climatiques d'ECCC, effectuée au titre de l'article 95 de la LEI. Cette évaluation stratégique fournit une orientation sur la façon dont les renseignements liés aux GES et à la résilience aux changements climatiques doivent être soumis dans le processus d'évaluation d'impact fédéral et exige des promoteurs dont le projet a une durée de vie allant au-delà de 2050 de décrire la manière dont le projet atteindra des émissions nettes nulles d'ici 2050. Ceci a pour objectif une prise en compte uniforme, prévisible, efficace et transparente des changements climatiques tout au long du processus d'évaluation d'impact.

11 Milieux biologiques et physiques

Lorsque disponible, la description du milieu biologique et physique est bonifiée par les études les plus récentes disponibles pour le projet, telles que décrites à la section 9.

11.1 Description sommaire du milieu

Le projet se situe dans le fleuve Saint-Laurent, qui prend source dans le lac Ontario et coule en direction nord-est jusqu'à Montréal et à Québec, pour se jeter dans le golfe du Saint-Laurent. Le niveau d'eau varie de quelques centimètres lors des marées semi-diurnes estivales et d'une vingtaine de centimètres lors de grandes



marées. Le niveau peut varier d'une vingtaine de centimètres bimensuellement lors de la marée synodique (pleine lune/nouvelle lune).

Des forages ont révélé au droit du quai la présence d'une couche d'une épaisseur de 5 à 12 m majoritairement composée de silt sableux. Un horizon argileux de plus de 50 m d'épaisseur se situe dessous. L'étude de caractérisation des sédiments a démontré de faibles dépassements pour certains critères, mais aucun qui ne nécessitait une gestion particulière des sédiments. La barge de réception serait donc située à une profondeur supérieure à la profondeur où un dragage d'entretien serait requis, c'est-à-dire une profondeur de 10,5 m à l'élévation géodésique du niveau d'eau de 3,44 m (niveau minimum). Aucun dragage n'est prévu en construction.

Les statistiques disponibles relatives à l'indice de qualité de l'air (IQA) pour la région de Sorel-Tracy, dans le secteur de Saint-Joseph-de-Sorel, indiquent qu'en 2020 la qualité de l'air fût bonne (53,0 % ou 194 jours), acceptable (44,8 % ou 164 jours), et mauvaise (2,2 % ou 8 jours).

Les principales sources de bruit dans l'aire immédiate du projet proviennent des entreprises industrielles et commerciales du secteur, notamment du quai voisin (Kildair Service ULC) qui accueille jusqu'à 100 navires par année. La voie ferrée, la route 132, l'autoroute 30 et la voie maritime sont également des sources de bruit récurrent.

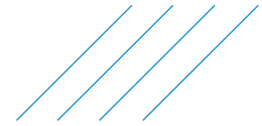
Le dernier suivi de la qualité des eaux souterraines ayant eu lieu suite au démantèlement de la centrale thermique et à la réhabilitation du site a été effectué en 2018. Parmi les échantillons analysés lors des différents suivis, un dépassement des critères Résurgence dans les eaux de surface et infiltration dans les égouts (RESIE) des concentrations en aluminium et en cuivre a été observé une seule fois et des valeurs de pH en excès de la norme de la ville de Sorel ont été observées deux fois dans un seul puits d'observation.

Le projet proposé se situe dans la zone de végétation tempérée nordique, de la sous-zone de la forêt décidue et du domaine bioclimatique de l'érablière à caryer cordiforme. La végétation riveraine se compose majoritairement de frêne de Pennsylvanie, de peuplier faux-tremble et d'orme d'Amérique et la strate herbacée est très éparse. Selon l'analyse des données du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ), trois espèces floristiques étant susceptibles d'être menacées ou vulnérables au Québec, mais n'ayant aucun statut sous la *Loi sur les espèces en péril* (LEP) auraient un potentiel « moyen » de se trouver dans la zone d'étude locale.

- > Carex argenté;
- > Carex de Mühlenberg;
- > Souchet de Houghton.

Un milieu humide littoral (herbier émergent) est présent en amont dans la zone d'étude restreinte. Aucun marécage ou tourbière n'est présent dans le secteur du projet. Des herbiers aquatiques dominés par la vallisnérie d'Amérique se situent en amont de la structure projetée et en aval du quai voisin. Quelques petits herbiers se situent entre les deux structures. Dans la zone d'étude locale, hormis les milieux humides littoraux (marais et herbiers submergés) qui longent la rive, on retrouve un marécage arborescent au sud du terrain du côté est de la route 132, à 300 m de l'entrepôt actuel, qui n'est pas hydroconnecté avec la zone d'étude. Dans la zone d'un kilomètre autour du projet, le seul autre milieu humide se situe au parc régional des Grèves (complexe de tourbière boisée et de marécage arborescent) et ce milieu humide n'est pas non plus hydroconnecté avec le site du projet.

Environ 200 m amont de la structure projetée, une zone d'élevage de larves, d'alevins et de juvéniles a été confirmée. Environ 150 m en aval du quai voisin (Kildair Service ULC), une seconde zone d'élevage de larves,



d'alevins et de juvéniles a été observée. La caractérisation a permis de mettre en évidence le fait que le secteur immédiat des prises d'eau offre un bon couvert d'abris pour les poissons juvéniles ou les petits poissons. L'ensemble de la zone d'étude locale constitue une aire d'alimentation et un couloir de migration pour les différentes espèces de poissons rencontrées. L'habitat essentiel d'alimentation des adultes de chevalier cuivré chevauche la zone d'étude locale et l'espèce pourrait fréquenter les herbiers à proximité pour s'alimenter.

Les pêches expérimentales ont permis de capturer au total 28 espèces de poissons. De ces espèces, trois espèces sont désignées à l'annexe 1 de la LEP ou possèdent un statut au COSEPAC :

- › Fouille-roche gris;
- › Esturgeon noir;
- › Esturgeon jaune.

Les inventaires de macrobenthos ont permis de constater que le groupe des mollusques dans les échantillonnages ayant la plus forte densité de population était les gastéropodes. Aucune espèce visée par la LEP n'a été trouvée, mais deux espèces à statut précaire au Québec ont été inventoriées :

- › Elliptio de l'Est;
- › Lampsile rayée.

Douze (12) espèces d'oiseaux ont été observées dans le secteur du projet. Bien qu'elle n'ait pas été observée, l'hirondelle de rivage pourrait fréquenter le secteur de manière opportuniste.

Au cours des inventaires de l'été 2015, une tortue serpentine (préoccupante en vertu de la LEP) a été aperçue entre les deux stations de pompage. Toutefois, la présence de nombreux enrochements le long d'une rive fortement anthropisée limite considérablement la présence d'habitats potentiels pour les tortues, et ce autant pour le lézardage que pour la ponte.

Aucune couleuvre n'a été recensée, que ce soit par recherche active ou par la méthode des bardeaux. L'occurrence la plus près selon les données de l'Atlas des amphibiens et reptiles du Québec est une couleuvre rayée à 2 km du projet

11.2 Espèces exotiques envahissantes

Les espèces floristiques et fauniques exotiques envahissantes suivantes ont été observées lors des inventaires :

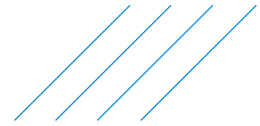
- › Gobie à taches noires (Ichtyofaune);
- › Salicaire commune (flore);
- › Roseau commun (flore);
- › Alpiste roseau (flore);
- › Butome à ombelles (flore);
- › Moule zébrée (macrobenthos).

Le projet se situe également dans l'aire de répartition de la moule quagga.

11.3 Espèces en péril

Les espèces en péril listées à l'annexe 1 de la LEP dont la présence a été confirmée à l'intérieur de la zone d'étude locale sont :

- › Tortue serpentine (Préoccupante);



- › Faucon pèlerin (Préoccupante);
- › Hirondelle rustique (Menacée);
- › Fouille-roche gris (Préoccupante).

Selon l'examen de l'outil de cartographie en ligne des espèces aquatiques en péril du MPO (2022) et les habitats disponibles, les espèces en péril qui seraient susceptibles d'être présentes dans la zone d'étude locale sont :

- › Chevalier cuivré (En voie de disparition);
- › Méné d'herbe (Préoccupante);
- › Chevalier de rivière (Préoccupante);
- › Lamproie du Nord (Préoccupante);
- › Obovarie olivâtre (En voie de disparition).

Selon l'examen de l'aire de répartition des amphibiens et reptiles et l'inventaire des habitats effectué en 2021, trois espèces de tortues pourraient fréquenter de manière opportuniste la zone d'étude locale :

- › Tortue géographique (Préoccupante);
- › Tortue serpentine (Préoccupante);
- › Tortue peinte (Préoccupante).

La petite chauve-souris brune, désignée « En voie de disparition » à l'annexe 1 de la LEP, pourrait utiliser la bande riveraine du fleuve pour se déplacer dans les milieux boisés résiduels adjacents.

Selon l'analyse de l'aire de répartition des espèces aviaires en péril pouvant chevaucher la zone d'étude, les espèces suivantes ont un potentiel faible à moyen de se trouver à proximité du projet, mais en dehors de la zone de projet, pour la nidification, l'alimentation ou les deux activités :

- › Grive des bois (Menacée);
- › Gros-bec errant (Préoccupante);
- › Hirondelle rustique (Menacée);
- › Hirondelle de rivage (Menacée);
- › Martinet ramoneur (Menacée);
- › Paruline du Canada (Menacée);
- › Pioui de l'Est (Préoccupante).

Il est à noter qu'aucune espèce floristique en péril n'est susceptible de se trouver dans la zone d'étude selon les habitats disponibles.

12 Appui financier

Une demande d'aide financière a été déposée à Transport Canada dans le cadre du volet « Établir des corridors de commerce intérieur » du Fonds National des Corridors Commerciaux (FNCC). Le montant de l'aide anticipée s'élève à 13 613 684 \$. QSL International inc. en est le demandeur dans le cadre d'un projet d'une valeur totale de 51 264 959 \$.



13 Territoires domaniaux

Aucun territoire domanial n'est situé dans la zone d'étude restreinte. Aucun territoire domanial ne pourrait servir à réaliser le projet.

14 Contexte sanitaire, social et économique

14.1 Contexte sociosanitaire

Le projet se situe dans la région sociosanitaire (RSS) de la Montérégie, dans le réseau territorial de service (RTS)¹ de la Montérégie-Est, dans le réseau local de services (RLS) Pierre-De Saurel, sur le territoire du CLSC Gaston-Bélanger.

Le tableau 3 présente les principaux indicateurs socio-sanitaires pour la région de la Montérégie, où se situe le projet.

Tableau 3 Mortalité infantile, espérance de vie, santé perçue, stress perçu et incidence de cancers pour la région sanitaire de la Montérégie

	Homme	Femme	Total
Mortalité infantile (taux pour 1000 naissances vivantes)	4,0	4,2	3,8
Espérance de vie (ans)	79,2	83,4	81,4
Santé perçue, très bonne ou excellente (%)	61,9	57,4	59,6
Santé mentale perçue, très bonne ou excellente (%)	79,3	74,5	76,9
Stress perçu dans la vie (%)	27,0	31,0	29,0
Incidence du cancer (taux pour 100 000 personnes)	486,3	370,5	416,5
Incidence du cancer du côlon (taux pour 100 000 personnes)	65,1	44,3	53,6
Incidence du cancer du poumon (taux pour 100 000 personnes)	95,9	55,6	72,3

14.2 Données sociodémographiques pour la population de Sorel-Tracy

Le tableau 4 présente les principales données sociodémographiques relatives à la population dans la région métropolitaine de recensement (RMR) de Sorel-Tracy.

¹ Pendant territorial des Centres intégrés de santé et de services sociaux (CISSS) et des Centres intégrés universitaires de santé et de services sociaux (CIUSSS)


Tableau 4 Données sociodémographiques pour la RMR de Sorel-Tracy

Donnée démographique	Homme	Femme	Total
Population (2021)	20 785	21 150	41 934
0-14 ans (%)	13,2	12,0	12,6
15-64 ans (%)	59,0	55,7	57,3
65-85 ans (%)	27,9	32,4	30,2
85 ans et plus (%)	2,2	4,8	3,5
Âge moyen	47,2	49,9	48,6
Résidents d'origine autochtone	280	285	570
Premières Nations	165	165	330
Métis	80	60	140
Inuit	15	20	35
Diplomation (2016)			
Aucun certificat, diplôme ou grade (%)	9,4	8,3	17,7
Diplôme d'études secondaires ou attestation d'équivalence (%)	9,0	9,8	18,8
Certificat ou diplôme d'apprenti ou d'une école de métiers (%)	15,5	10,3	25,9
Certificat ou diplôme d'un collège, d'un cégep ou d'un autre établissement non universitaire (%)	9,8	12,6	22,4
Certificat un diplôme universitaire inférieur au baccalauréat (%)	1,0	2,3	3,3
Certificat, diplôme ou grade universitaire au niveau du baccalauréat ou supérieur (%)	5,0	7,0	12,0
Taux de chômage (2016) (%)	8,7	7,2	8,0
Population active	10 140	8 810	18 950
Population inactive	7 050	8 955	16 000
Revenu total moyen (2020) (\$)	52 900	38 200	45 520
Revenu total médial (2019) (\$)	36 800	25 600	31 000
Minorités visibles, immigration et langue maternelle (2021)	8,7	7,2	8,0
Minorités visibles	2,2	2,3	2,3
Statut d'immigrant	2,4	2,6	2,5
Français	96,3	96,6	96,4
Anglais	1,1	1,0	1,0
Langues non officielles	1,6	1,6	1,6

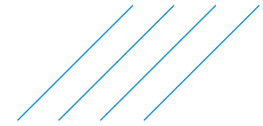


14.3 Données sociodémographiques pour les peuples autochtones

Le tableau 5 présente les principales données sociodémographiques disponibles relatives aux peuples autochtones à proximité de la zone d'étude.

Tableau 5 Données sociodémographiques pour les peuples autochtones

Donnée	Valeur
Mohawks (Kanien:keha'ka)	
Membres (total)	19 570
Membres hors réserve	7 912
Membres (Kahnawà:ke)	8 602
Membres (Akwesáhsne [portion québécoise])	5 600
Membres (Kanehsatà:ke)	1 359
Abénakis (W8banakiak)	
Membres (total)	3 638
Âge médian	38 ans
Familles monoparentales	27 %
Couples avec enfants	33 %
Couples sans enfant	39 %
Aucun certificat, diplôme ou grade	27 %
Diplôme d'études secondaires ou attestation d'équivalence	15 %
Certificat ou diplôme d'apprenti ou d'une école de métiers	29 %
Certificat ou diplôme d'un collège, d'un cégep ou d'un autre établissement non universitaire	22 %
Certificat, diplôme ou grade universitaire au niveau du baccalauréat ou supérieur	8 %
Revenu médian (2015)	20 928 \$
Taux de chômage	12 %
Hurons-Wendat	
Membres (total)	4 734
Âge médian	40 ans
Familles monoparentales	19 %
Couples avec enfants	37 %
Couples sans enfant	44 %
Aucun certificat, diplôme ou grade	15 %
Diplôme d'études secondaires ou attestation d'équivalence	18 %
Certificat ou diplôme d'apprenti ou d'une école de métiers	19 %



Donnée	Valeur
Certificat ou diplôme d'un collège, d'un cégep ou d'un autre établissement non universitaire	28 %
Certificat, diplôme ou grade universitaire au niveau du baccalauréat ou supérieur	20 %
Revenu médian (2015)	28 612 \$
Taux de chômage	6 %

14.4 Données sociosanitaires pour les peuples autochtones

Kanien:keha'ka

Peu de données sur les populations mohawks sont disponibles dans le recensement ou l'Enquête nationale auprès des ménages (ENM). Quelques données sont toutefois disponibles sur le Profil des Premières Nations administré par Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada. Toutes les communautés mohawks offrent des services de santé de première ligne à leurs membres. Des programmes d'assistance sociale ainsi que des programmes de logement (construction et réparation des maisons) sont disponibles dans chacune des communautés.

À Kahnawà:ke, le Kahnawàke Shakotiiia'takehnhas Community Services (KSCS) chapeaute l'administration des services sociaux et de santé, incluant le Kateri Memorial Hospital Center, les services d'intervention incendie, des services de santé environnementale, des soins à domicile, des services pour les jeunes, les aînés et pour une clientèle ayant des besoins particuliers, en plus d'offrir du soutien aux familles. Plusieurs garderies sont situées sur le territoire de la réserve.

À Kanehsatà:ke, le Centre de santé de Kanesatake offre une variété de services sociaux et de santé à la population de la réserve. Ces derniers incluent les soins de santé de première ligne et de prévention, un programme de santé maternelle, un programme pour les jeunes, des services de transport pour les aînés, des services de prévention en santé (diabète, nutrition, etc.), ainsi qu'un programme de suivi en santé environnementale et de santé publique. La communauté dispose également d'un centre d'hébergement pour les aînés et d'une garderie.

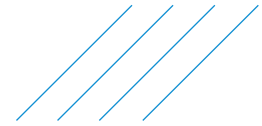
À Ahkwesáhsne, des services sociaux et de santé sont offerts sur la réserve. Les membres de la communauté ont accès à des programmes visant les familles, les jeunes, et les aînés, que ce soit en termes de prévention ou de soins de première ligne.

W8banakiak

Les W8banakiak regroupent les communautés de W8linak et d'Odanak. La communauté d'Odanak a un centre de santé avec une vingtaine de professionnels qui offrent des expertises diverses, comme la nutrition, la psychothérapie, l'intervention en toxicomanie, la kinésiologie, et plusieurs infirmières. Odanak compte également un CPE, une salle familiale, une salle pour les aînés, une bibliothèque, une salle communautaire, et une piscine publique. À W8linak, on retrouve un centre de santé, un centre d'hébergement pour les aînés, une bibliothèque ainsi qu'une salle familiale. En cas de besoin, les membres de ces communautés peuvent compter sur les services hospitaliers offerts dans les grands centres situés à proximité des villages.

Hurons-Wendats

Le Centre de santé Marie-Paule-Sioui-Vincent situé à Wendake offre une gamme de services de santé et sociaux aux membres de la communauté. De plus, la communauté dispose également d'une Maison des



jeunes ainsi que d'une résidence pour personnes âgées, la Résidence Marcel-Sioui. Un centre récréatif est également disponible.

14.5 Activités récréotouristiques

La pêche est une activité régulièrement pratiquée aux abords du fleuve Saint-Laurent, et le site est connu pour être fréquenté par la population locale pour la pêche récréative. De la navigation de plaisance a lieu en face des installations projetées. Elle se produit de manière plus intense près de la voie maritime, mais des plaisanciers circulent tout de même régulièrement près des installations de l'ancienne centrale thermique de Tracy. Aucune structure de mise à l'eau n'est présente à proximité du projet.

La ville de Sorel-Tracy bénéficie de la reconnaissance Vélosympathique — niveau Argent de Vélo-Québec et déploie beaucoup d'efforts et de ressources pour favoriser les déplacements à vélo sur l'ensemble de son territoire. Les zones industrielles sont des générateurs de déplacement importants, par exemple pour les employés des entreprises qui s'y établissent, et il est important pour la Ville d'assurer une desserte en mobilité active sécuritaire dans ces secteurs.

Le réseau de sentiers de V.T.T. et le réseau de motoneige de la région évitent le secteur de la Zone IP.

14.6 Patrimoine et archéologie

Sur le territoire de Sorel-Tracy, il y a présence de certaines zones archéologiques à fort potentiel. Au site de la zone d'entreposage, la visite d'un archéologue a permis de conclure à la faible probabilité de découvrir des vestiges archéologiques.

Un mandat a été octroyé pour obtenir une étude de potentiel archéologique couvrant toute la zone d'étude restreinte.

15 Répercussion et changements sur les composantes de l'environnement et aux conditions sanitaires, sociales et économiques des peuples autochtones

La réalisation du projet pourrait occasionner des répercussions sur les peuples autochtones, notamment au niveau de la pratique des activités traditionnelles et au niveau du patrimoine naturel et culturel, ainsi que sur les conditions sanitaires, sociales et économiques des communautés.

Le tableau suivant présente une matrice des interrelations entre les sources d'effets potentiels du projet et les composantes environnementales, culturelles, sanitaires, sociales ou économiques des peuples autochtones.


Tableau 6 Matrice des interrelations

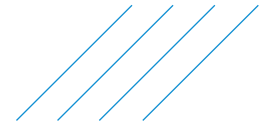
Source d'effet potentiel	Composante						
	Poisson et son habitat	Oiseaux migrateurs	Pratique d'activités traditionnelles	Patrimoine naturel et culturel	Conditions sanitaires	Conditions sociales	Conditions économiques
Installation et présence du chantier	X	X	X		X	X	X
Préparation du terrain (déboisement, décapage, excavation, terrassement, travaux dans l'eau)	X	X	X	X			
Construction des infrastructures et installations temporaires et permanentes	X	X	X	X	X	X	X
Circulation des véhicules et de la machinerie lourde ainsi qu'utilisation et entretien des équipements/machinerie lourde	X	X	X	X	X	X	X
Exploitation du terminal	X	X	X		X	X	X
Circulation des navires	X		X		X	X	X
Présence de main-d'œuvre	X	X	X				

15.1 Changements sur les composantes de l'environnement

Certains changements risquent d'être causés pour les composantes de l'environnement, soit :

- › Poissons et leur habitat :
 - Construction :
 - Augmentation de la turbidité par la mise en suspension de matières en suspension (MES);
 - Dérangement de l'ichtyofaune lors des travaux (bruit sous-marin);
 - Potentiel de rejets de contaminants par la machinerie utilisée.
 - Exploitation :
 - Dérangement par l'augmentation de la navigation;
 - Pertes d'habitats permanents et/ou modification de l'habitat du poisson par les pieux et par l'emprise du quai.
- › Oiseaux migrateurs :
 - Construction et exploitation :
 - Perturbation des sites de nidification de certains oiseaux migrateurs (perte et fragmentation);
 - Dérangement des populations;
 - Risques de collisions ou de mortalité.

Le site prévu permet d'éviter un empiètement permanent dans les herbiers aquatiques. La profondeur disponible au quai permet d'éviter le dragage lors de la construction. Il n'est pas impossible que des activités



de dragage d'entretien (pour maintenir la profondeur d'eau) soient nécessaires lors de la phase d'exploitation en périphérie de la barge de réception du quai.

15.2 Répercussions sur les peuples autochtones

La réalisation du projet pourrait entraîner des répercussions sur les peuples autochtones, telles que :

- › Perturbation des activités traditionnelles qui ont cours sur le territoire (chasse, pêche, piégeage, cueillette, etc.);
- › Perte potentielle de lieux pour la pratique d'activités traditionnelles (chasse, pêche, piégeage, cueillette, etc.);
- › Risque de collisions/accidents en raison d'une augmentation de la circulation sur le territoire;
- › Augmentation du nombre de navires ou changement d'itinéraires des navires;
- › Dérangement (bruit, poussières, personnes présentes sur le site);
- › Modification du patrimoine naturel par l'ajout d'éléments anthropiques dans le paysage;
- › Modification du patrimoine naturel par des altérations à des composantes physiques de l'environnement (notamment aquatique);
- › Dommage/bris potentiel à des éléments du patrimoine culturel (par exemple, des vestiges archéologiques).

15.3 Changements aux conditions sanitaires, sociales ou économiques des peuples autochtones

Au niveau sanitaire, les changements qui pourraient être observés par rapport aux conditions actuelles sont :

- › Effets potentiels sur la santé humaine (émissions atmosphériques, bruit);
- › Risque de collisions/accidents en raison d'une augmentation de la circulation sur le territoire;
- › Modification potentielle de la qualité de l'eau de surface (déversement).

Au niveau social, les changements qui pourraient être observés par rapport aux conditions actuelles sont :

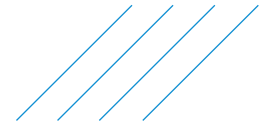
- › Modification des habitudes de chasse, pêche et trappage sur le territoire;
- › Modification de la dynamique familiale actuelle;
- › Changement au niveau de la qualité de vie.

Au niveau économique, les changements qui pourraient être observés par rapport aux conditions actuelles sont :

- › Retombées économiques locales et régionales;
- › Création d'emplois;
- › Acquisition de biens et services;
- › Opportunités d'affaires pour les entreprises autochtones.

16 Émissions de gaz à effet de serre

Le nouveau terminal permettrait d'éliminer le temps d'attente des vraquiers au large (140 h par escale en moyenne présentement) alors que le temps d'attente des navires-cargo passerait de 148 h à 48 h par escale. Présentement, le terminal de Saint-Joseph accueille environ 40 navires-cargos (440 000 t) et 10 vraquiers (110 000 t) annuellement, totalisant 550 000 t à manutentionner. Après la mise en œuvre du projet, le terminal



de Saint-Joseph pourra manutentionner des navires-cargo à raison de 535 000 t/an pendant que le terminal Saint-Laurent aurait quant à lui la capacité de manutentionner environ 440 000 t, prioritairement de vrac.

La phase de construction implique, selon les prévisions, une production de 1 284 t.éq.CO₂ qui doit s'étaler sur une période de 16 mois. Le projet n'impliquera pas de changement d'affectation des terres et n'aura donc pas de répercussion directe sur les puits de carbone environnants.

Durant la phase d'exploitation, une réduction nette des émissions de GES de 2 227 t.éq.CO₂ par année est obtenue selon les prévisions, prenant en considération les émissions évitées au terminal du secteur Saint-Joseph présentement (6 969 t.éq.CO₂) et des émissions évitées de déchargement de l'acier au terminal de QSL au lieu d'autres terminaux au Québec (1 270 t.éq.CO₂) qui seront remplacées par les émissions conjointes des deux terminaux (6 005 t.éq.CO₂).

Le projet vise à améliorer la fluidité de la chaîne de transport maritime, ce dernier étant reconnu comme le mode de transport le plus environnemental en considération de la quantité de consommables/tonne transportée. Le projet permettra de maintenir un niveau d'émissions de GES de l'ordre de 1 000 tonnes de moins qu'estimé aujourd'hui malgré la hausse possible jusqu'à 70 % du nombre de navires sur une base annuelle étant donné la diminution du temps d'attente des bateaux au large, qui génère une grande quantité de GES. Ainsi, l'exploitation du projet n'est pas susceptible de générer des émissions additionnelles de GES au terminal.

17 Déchets et émissions

QSL possède, pour chacun de ses terminaux, un plan des mesures d'urgence. Un plan des mesures d'urgence sera élaboré spécifiquement pour les opérations à quai dans le secteur Saint-Laurent.

Les déchets et les émissions, dans l'air, l'eau et le sol, qui sont susceptibles d'être produits pendant toutes les étapes du projet sont les suivants :

- › Eaux usées;
- › Matières résiduelles :
 - Matériaux de construction (bois, métal, emballages divers)
- › Matières résiduelles dangereuses :
 - Huiles et les graisses usées provenant de la machinerie;
 - Filtres à huile;
 - Solvants utilisés pour le nettoyage des pièces mécaniques;
 - Essence;
 - Diesel.
- › Sols et eaux contaminés (déversements accidentels);
- › Émissions atmosphériques (GES, poussières);
- › Bruit.



SNC • LAVALIN

514-393-1000
www.snclavalin.com

