

# Nouveau terminal portuaire de Sorel-Tracy

## Mémoire de la SNAP Québec

À l'attention de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada

Dépôt du mémoire : sur le site de l'Agence, le 17 octobre 2022

# Table des matières

<b>PRÉSENTATION DE LA SNAP QUÉBEC .....</b>	<b>3</b>
<b>1. Contexte.....</b>	<b>4</b>
<b>2. Préoccupations de la SNAP Québec.....</b>	<b>5</b>
Le développement durable en 2022 .....	5
Considération des impacts cumulatifs des projets de développement dans le Saint-Laurent et évaluation régionale fédérale de la région du fleuve Saint-Laurent .....	6
Impacts sur le chevalier cuivré : le principe de précaution s'impose.....	7
Pertinence du projet pour le climat .....	8





## PRÉSENTATION DE LA SNAP QUÉBEC

La Société pour la nature et les parcs (SNAP Québec) est un organisme sans but lucratif dédié à la protection de la nature et des espèces en péril au Québec depuis 2001. Au Canada, la SNAP existe depuis 1963 et possède des chapitres dans la quasi-totalité des provinces et territoires. La SNAP Québec s'appuie sur le soutien de plus de 50,000 supporteurs, en plus de ses nombreux partenaires autochtones, gouvernementaux, institutionnels, industriels, citoyens et environnementaux.

La SNAP Québec suit de près les projets de développement dans le fleuve Saint-Laurent et s'implique notamment dans l'évaluation régionale de la région du fleuve Saint-Laurent.

La SNAP Québec a également soumis un mémoire relativement au projet d'agrandissement du port de Montréal à Contrecoeur et est particulièrement impliquée dans la protection du chevalier cuivré et de son habitat essentiel.



# 1. Contexte

QSL International Ltée (ci-après, QSL) souhaite construire un quai et des infrastructures intermodales dans la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy (secteur Saint-Laurent), pour désengorger le terminal portuaire de Saint-Joseph-de-Sorel.

Ce nouveau terminal portuaire serait construit sur le site de l'ancienne centrale thermique d'Hydro-Québec. Deux types de quai sont à l'étude, soit un quai flottant avec fondation sur pieux, ou un quai flottant avec fondation sur piles de béton armé.

L'avis de projet – soumis par QSL en juin 2022 (rédigé par SNC Lavalin) sur le Registre des évaluations environnementales du Québec<sup>1</sup> –, mentionne qu'en exploitation, **le terminal pourrait accueillir 75 navires par année. Depuis, ce chiffre a été revu à la baisse, soit entre 30 et 35 navires par an** (selon le site de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada, ci-après AEIC).

Les inventaires mentionnés dans l'avis de projet ont révélé que le milieu aquatique bordant le quai est **un site d'alevinage et une aire d'alimentation**

**pour plusieurs espèces, dont le chevalier cuivré, pour lequel les inventaires ont révélé la présence d'herbiers favorables.** Le site prévu pour la construction du quai devrait toutefois éviter les herbiers aquatiques.

Toujours selon l'avis de projet, en phase de construction, une augmentation des matières en suspension (MES) pourrait **entraîner un évitement des herbiers par les poissons et/ou diminuer les taux de survie des œufs et alevins, voire causer la mort des organismes.** Le bruit sous-marin pourrait également causer l'évitement de ces habitats.

En phase d'exploitation, l'augmentation de la navigation pourrait **déranger la faune, voire entraîner une perte d'habitat** en raison de l'emprise du quai sur le littoral fluvial et l'installation de pieux ou de piles.

Le présent mémoire détaille les préoccupations de la SNAP Québec, à titre d'organisme à but non lucratif dédié à la protection de la nature.

<sup>1</sup> Disponible en ligne : [https://www.ree.environnement.gouv.qc.ca/projet.asp?no\\_dossier=3211-04-070](https://www.ree.environnement.gouv.qc.ca/projet.asp?no_dossier=3211-04-070).



## 2. Préoccupations de la SNAP Québec

### LE DÉVELOPPEMENT DURABLE EN 2022

L'IPBES, soit la **Plateforme intergouvernementale scientifique et politique sur la biodiversité et les services écosystémiques**, dans un appel inédit en juillet dernier, encourage le monde à revoir la place de la nature dans toute décision politique, économique et sociale. L'IPBES exhorte ainsi les décideurs à ne pas concevoir la nature uniquement comme une source de profit, et de prendre en compte ses différentes dimensions.

Plus encore, l'IPBES souligne que « **les trajectoires actuelles ne permettent pas d'atteindre les objectifs de conservation et d'exploitation durable de la nature et de parvenir à la durabilité**, et les objectifs pour 2030 et au-delà ne peuvent être réalisés que par des changements en profondeur sur les plans économique, social, politique et technologique »<sup>2</sup>.

Devant un tel constat, la SNAP Québec – tout comme l'IPBES, le GIEC, le Fonds mondial pour la nature et d'autres organisations internationales – tient à souligner que limiter les impacts d'un nouveau projet industriel sur l'environnement ne suffit plus. Le développement durable doit réellement prendre en compte l'écologie, afin de repositionner la nature au centre des décisions. Or, le projet de terminal de Sorel-Tracy est un projet affirmé de développement économique qui ne fait que minimiser les effets négatifs inévitables sur les communautés locales et sur la biodiversité. Un projet de développement durable se devrait toutefois de considérer au **même pied d'égalité les aspects sociaux, environnementaux et économiques**.

QSL fait état d'un projet « durable », mais quels seront les **impacts positifs** pour la nature (espèces, habitats) du projet de terminal de Sorel-Tracy ?



© JC Lemay

<sup>2</sup> IPBES, 2022. *Le rapport de l'évaluation mondiale de la biodiversité et des services écosystémiques : résumé à l'attention des décideurs*, p. 15. Disponible en ligne : [https://ipbes.net/sites/default/files/2020-02/ipbes\\_global\\_assessment\\_report\\_summary\\_for\\_policymakers\\_fr.pdf](https://ipbes.net/sites/default/files/2020-02/ipbes_global_assessment_report_summary_for_policymakers_fr.pdf)

En juillet 2021, une évaluation régionale fédérale a été lancée, et annoncée pour la région du fleuve Saint-Laurent.

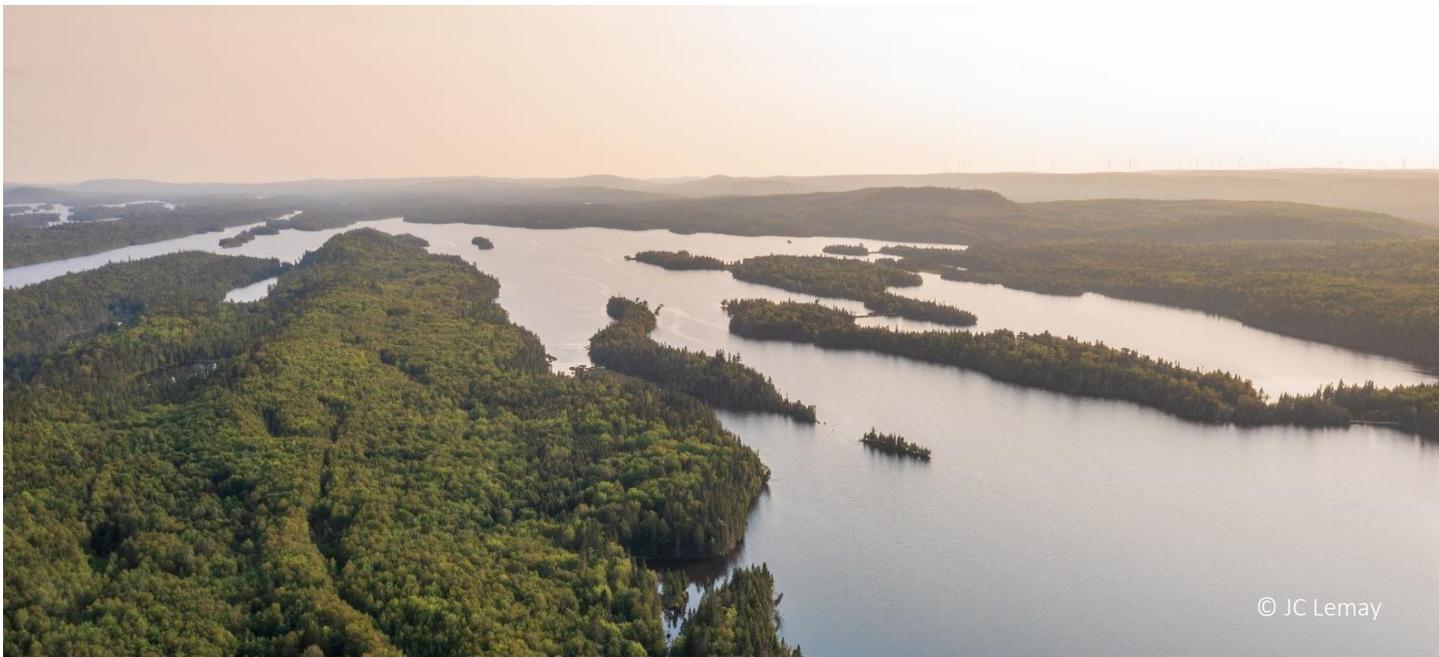
*Pourquoi ne pas attendre ses conclusions avant d'autoriser de nouveaux projets de développement ?*

## CONSIDÉRATION DES IMPACTS CUMULATIFS DES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT DANS LE SAINT-LAURENT ET ÉVALUATION RÉGIONALE FÉDÉRALE DE LA RÉGION DU FLEUVE SAINT-LAURENT

Comme il a été annoncé en juillet 2021 par le ministre de l'Environnement et du Changement climatique, **une évaluation régionale a été lancée et annoncée pour la région du fleuve Saint-Laurent**. À cet effet, il serait donc sage d'attendre les conclusions de cette évaluation régionale avant d'entamer de nouveaux projets de développement. La prise en compte des effets cumulatifs des activités industrielles passées, en cours et à venir dans le Saint-Laurent permettrait de mieux contextualiser la place et les impacts du projet de terminal à Sorel-Tracy.

Sachant que plusieurs projets de développement sont actuellement à l'étude dans le Saint-Laurent et que ces projets exerceront des pressions supplémentaires sur ce milieu aquatique fluvial, déjà affecté par les activités industrielles existantes, la SNAP Québec s'inquiète de la venue d'un nouveau terminal.

En créant ce nouvel espace portuaire, QSL pave la voie pour une augmentation du trafic maritime dans un écosystème déjà fortement affecté par cette activité (érosion des berges, rejets de contaminants, collisions avec des mammifères marins, etc.). Or, considérant la **crise de la biodiversité** qui sévit présentement, il est primordial de se questionner sur ces décisions de croissance économique sans fin, et **une réflexion sur le contingentement du trafic maritime s'avère ici nécessaire**.



© JC Lemay

## IMPACTS SUR LE CHEVALIER CUIVRÉ : LE PRINCIPE DE PRÉCAUTION S'IMPOSE

Le chevalier cuivré est une espèce endémique au Canada, en voie de disparition (depuis 2007, et confirmation en 2014 - LEP). Selon le **Rapport de situation du COSEPAC sur le chevalier cuivré**<sup>3</sup>, plusieurs facteurs augmentent la vulnérabilité de cette espèce, notamment :

- Il s'agit d'un poisson à maturité tardive et qui présente des difficultés à se reproduire en milieu naturel. La population actuelle est donc vieillissante ;
- L'aire de répartition de l'espèce est limitée au fleuve Saint-Laurent. D'ailleurs, le **tronçon Montréal-Sorel**, dans lequel le nouveau terminal portuaire de Sorel-Tracy serait construit, **est le secteur du fleuve où les mentions historiques et récentes du chevalier cuivré sont les plus abondantes et les plus concentrées** ;
- La fraie est tardive, ce qui expose l'espèce à de faibles niveaux d'eau et à une courte saison de croissance. Les alevins sont ainsi très vulnérables ;
- **L'habitat essentiel du chevalier cuivré est composé d'herbiers en eau peu profonde**. Or, la qualité et le maintien de ces herbiers sont aussi menacés, en raison de :
  - L'érosion et de l'augmentation des matières en suspension (qui entraînent une dégradation de la qualité de l'habitat) ;
  - L'artificialisation des berges et les projets industriels en rive (qui fragmentent l'habitat) ;
  - L'introduction et la propagation d'espèces envahissantes (qui peuvent altérer la qualité de l'habitat ou accroître la compétition pour les ressources)
  - Dérangement par la navigation (dégradation, voire fragmentation de l'habitat).

Il est à noter que l'avis de projet mentionne justement des émissions de matières en suspension phase de construction, et un dérangement de la faune aquatique. Le nouveau terminal portuaire maintiendrait aussi l'artificialisation des berges, et contribuerait à accroître le trafic maritime dans le secteur.

De plus, les piliers ou pieux du quai créeront un habitat propice à la moule zébrée, qui a besoin de surfaces solides pour se fixer. Or, cette espèce exotique envahissante a un effet négatif sur les mollusques indigènes, piliers de l'alimentation du chevalier cuivré, par une compétition accrue pour les ressources<sup>3</sup>.

Même si les impacts appréhendés du projet de Sorel-Tracy *sont jugés faibles* par le promoteur, et que le site choisi pour la construction du quai éviterait les herbiers aquatiques, le projet contrevient au **Programme de rétablissement de l'espèce**<sup>4</sup>, qui vise :

- i) La protection des habitats disponibles et l'augmentation de la superficie d'habitat
- ii) **L'atténuation de toutes les menaces** : sédimentation, protection contre le dérangement causé par les plaisanciers et les pêcheurs, artificialisation des berges, etc.

**La SNAP Québec en appelle donc au principe de précaution**. Comment un nouveau projet industriel peut-il être considéré, vu la situation hautement précaire du chevalier cuivré ?

<sup>3</sup> Disponible en ligne : [https://wildlife-species.canada.ca/species-risk-registry/virtual\\_sara/files/cosewic/sr\\_Copper%20Redhorse\\_2014\\_f.pdf](https://wildlife-species.canada.ca/species-risk-registry/virtual_sara/files/cosewic/sr_Copper%20Redhorse_2014_f.pdf)

<sup>4</sup> Disponible en ligne : [https://wildlife-species.canada.ca/species-risk-registry/virtual\\_sara/files/plans/rs\\_chevalier\\_cuivre\\_copper\\_redhorse\\_0612\\_f.pdf](https://wildlife-species.canada.ca/species-risk-registry/virtual_sara/files/plans/rs_chevalier_cuivre_copper_redhorse_0612_f.pdf)



## PERTINENCE DU PROJET POUR LE CLIMAT

D'un point de vue environnemental, la durabilité du projet de QSL repose essentiellement sur la réduction des GES, causés principalement par les navires à l'arrêt en raison du goulot d'étranglement au terminal de Saint-Joseph-de-Sorel. En effet, selon l'avis de projet, le terminal portuaire de Sorel-Tracy « s'inscrit à l'intérieur des paramètres d'un développement durable permettant une réduction des gaz à effet de serre » (p.4).

L'avis de projet mentionne ainsi que :

*Des émissions nettes seront évitées par la réduction des distances de navigation des navires en transit sur le fleuve et le transfert intermodal de la marchandise des terminaux vers leur destination finale. Il est anticipé que les émissions nettes de GES en phase d'exploitation soient réduites, principalement en raison de la réduction du temps d'attente des navires au large (p. 13).*

La SNAP Québec aimerait connaître les calculs de réduction des GES qui ont conduit le promoteur à cette affirmation, d'autant plus que l'avis de projet mentionnait que le terminal pourrait accueillir 75 navires par année, et que depuis, ce nombre a été réduit de moitié (selon le site de l'AEIC). La SNAP Québec pose donc la question : **strictement en termes de la lutte aux changements climatiques, une réduction du temps d'attente de 30 navires par an justifie-t-elle réellement un nouveau projet industriel sur le fleuve Saint-Laurent ?** Est-ce que d'autres avenues ont été explorées pour réduire les GES des bateaux en attente ?

En contexte de crise climatique et d'effondrement de la biodiversité, accroître la circulation maritime n'est pas non plus souhaitable. **À nouveau, une réflexion sur contingentement des bateaux s'impose.**



© Sarah Dubord-Fortin



**Société pour la nature et les parcs  
(SNAP Québec)**

4126 Saint-Denis, bureau 300  
Montréal (Québec) H2W 2M5  
514 278-7627  
info@snapquebec.org  
www.snapquebec.org