



CRE MONTÉRÉGIE

Consultation publique sur le résumé de l'étude
d'impact

Projet de terminal portuaire Sorel-Tracy

Commentaires présentés
par le
Conseil régional de l'environnement de la Montérégie
En collaboration avec le COVABAR (OBV Richelieu /
zone Saint-Laurent)

11 SEPTEMBRE 2025

1150, rue Saint-Laurent Ouest, Longueuil (Québec), J4K 1E3
450-651-2662 | info@crem.qc.ca



Équipe de rédaction

Andréanne Paris, directrice générale, CRE Montérégie

Révision

Benoît Péran, directeur général adjoint, CRE Montérégie

Sylvain Lapointe, directeur général, COVABR

Le CRE de la Montérégie

Le Conseil régional de l'environnement de la Montérégie (CRE Montérégie) est un organisme sans but lucratif né de l'initiative du milieu en 1989. La mission du CRE Montérégie est de soutenir et d'implanter le développement durable ainsi que de favoriser la protection de l'environnement en Montérégie.

Expert dans le domaine de l'environnement et du développement durable, le CRE Montérégie intervient dans des domaines d'action variés tels que les changements climatiques, l'énergie, la biodiversité, l'aménagement du territoire, les matières résiduelles, l'eau ou les sols. Au fil des années, le CRE Montérégie a acquis une expérience reconnue en consultation, en concertation et en élaboration de plans de développement durable.

Mission

Par son rôle d'expert, d'influence et de conseil en environnement et développement soutenable, le CRE Montérégie rassemble et guide les acteurs territoriaux.

Vision

Le CRE Montérégie est un acteur de changement qui propulse le courage d'agir dans le désir d'obtenir des gains environnementaux.

Commentaires du CRE Montérégie

Contexte

Le CRE Montérégie a consulté le résumé de l'étude d'impact du projet de terminal portuaire Sorel-Tracy. Le projet tel que présenté par QSL International Ltée propose la construction et l'exploitation d'un nouveau terminal portuaire. Le site identifié est situé dans la zone industrialoportuaire de Sorel-Tracy sur le boulevard Marie-Victorin. Le projet de terminal se base sur des infrastructures existantes pour ajouter un quai flottant et des infrastructures permettant d'assurer l'intermodalité du transport des matières qui y transiteront. Les matières visées par ce projet sont les biens agricoles, les engrais, le sel de voirie et des pièces d'acier surdimensionnées. À termes, le projet pourrait accueillir jusqu'à 35 navires et 14 600 camions par année.

Justificatif du projet

Le justificatif du projet est basé sur l'augmentation de la capacité portuaire. Or, l'un des objectifs principaux est de ramener le temps d'attente à des niveaux en deçà de 90 jours d'attente. Cependant, dans la mise en contexte, un seul évènement a été rapporté d'une attente supérieure à 90 jours.

- ↳ **Commentaire : Il faudrait détailler les temps d'attente de l'ensemble des navires ayant transbordé des matières au port de Sorel-Tracy sur une période suffisamment longue pour bien analyser le justificatif du projet.**

Dans le justificatif du projet, il est beaucoup question d'augmenter la capacité d'entreposage pour les engrais et matières fertilisantes. Or, dans son plan pour une agriculture durable, le gouvernement du Québec a un objectif de réduire de 15 % les matières fertilisantes sur les superficies en culture. Cette réduction pourrait avoir un impact non négligeable sur les besoins d'engrais et de matières fertilisantes dans la région et ainsi réduire les prévisions en termes de capacité portuaire.

- ↳ **Commentaire : Il faudrait détailler les matières qui transitent par le port actuel et celles prévues avec les futures installations en termes de catégories et de tonnage. Ces informations permettraient de mieux comprendre les risques liés aux matières qui transitent par le port et d'évaluer les impacts des cibles gouvernementales du Plan d'agriculture durable sur la viabilité du projet.**

Carboneutralité

En vertu de l'Accord de Paris, le Canada s'est engagé à réduire ses émissions de GES de 30 % sous les niveaux de 2005 d'ici 2030, ce qui représente une réduction de 511 mégatonnes (Mt) de eqCO_2 . De plus, la Loi canadienne sur la responsabilité en matière de carboneutralité traduit l'engagement du gouvernement d'atteindre la carboneutralité au Canada d'ici 2050. Le gouvernement fédéral a donc des ambitions importantes en termes de réduction des émissions de GES au Canada. Comme le gouvernement fédéral le mentionne lui-même : « Le gouvernement du Canada ne peut pas, à

lui seul, atteindre la carboneutralité. La réalisation de cet objectif nécessitera l'appui et la mobilisation de toute la société, notamment des provinces, des territoires, des peuples autochtones, des jeunes et des entreprises ». Il appartient donc à chaque élément composant notre société de faire sa part en termes de réduction des émissions de GES afin d'atteindre l'objectif de carboneutralité du Canada d'ici 2050.

Bien que le projet pourrait avoir le potentiel de réduire les émissions de GES liées à l'optimisation des opérations de transbordement, il n'en demeure pas moins que d'autres facettes du projet occasionneront des émissions de GES. En effet, la phase de construction et d'exploitation engendreront certainement des émissions directes de GES et plusieurs émissions indirectes liées notamment à la hausse du transport maritime et terrestre. Aucune analyse détaillée de ces émissions de GES n'a été présentée dans l'évaluation environnementale.

- ↳ **Commentaire : L'étude d'impact doit présenter clairement et de façon détaillée les émissions de GES engendrées par le projet. Elle doit tenir compte de ces émissions directes autant en phase de construction qu'en phase d'exploitation. Elle doit également présenter les émissions indirectes causées par ses activités, notamment la hausse des émissions liées à l'augmentation du trafic maritime et terrestre que le projet engendrera. Finalement, elle doit prévoir des mesures de réduction et de compensation pour palier aux effets négatifs des émissions de GES.**

Milieus naturels

Le chevalier cuivré est la seule espèce de poisson endémique au Québec et son aire de répartition se limite à la grande région de Montréal. Cette espèce désignée en voie de disparition est protégée en vertu de la Loi sur les espèces en péril du Canada depuis 2007. Ainsi, en vertu de cette Loi, Pêches et Océans Canada a l'obligation de protéger l'habitat essentiel de cette espèce aquatique en voie de disparition. Or, le projet prévoit plusieurs perturbations de l'habitat essentiel du chevalier cuivré.

Les deux variantes du projet entraînent des pertes nettes de l'habitat essentiel du chevalier cuivré allant de 63 m² à 200 m². En plus de ces pertes nettes et de la fragmentation d'habitats, le projet pourrait engendrer des modifications comportementales liées au bruit autant lors de la phase de construction que de la phase d'exploitation.

Or, la perte nette et l'altération de ces habitats d'alimentation menant à l'évitement du secteur par l'espèce sont une atteinte directe au potentiel de rétablissement de cette espèce en voie de disparition. En effet, le plan de rétablissement du chevalier cuivré cible plusieurs facteurs biologiques qui rendent cette espèce très vulnérable dont son régime alimentaire très spécifique et son aire de répartition limitée. Ainsi, tout changement dans son habitat ou toute réduction de la disponibilité des ressources auront des impacts directs sur le potentiel de rétablissement de l'espèce ayant le plus haut statut de protection au Canada.

De plus, bien que le promoteur s'engage à compenser les pertes occasionnées par le projet, les retombées réelles de cette compensation pour le chevalier cuivré demeurent incertaines. En effet, le projet de compensation serait mis en œuvre après le début des travaux de construction laissant une incertitude importante sur la qualité des fonctions écologiques restaurées et son utilisation réelle par le chevalier cuivré. De plus, dans ce contexte une perte nette en termes de superficie et de qualité de l'habitat essentiel du chevalier cuivré pourrait se faire sentir sur plusieurs années.

↳ **Commentaire : Dans un souci de précaution en matière de protection des espèces menacées ou vulnérables, il nous apparaît primordial d'éviter tout empiètement et modification de l'habitat essentiel du chevalier cuivré. L'Agence d'évaluation environnement doit également tenir compte des effets cumulatifs de l'ensemble des projets autorisés au courant des dernières années et qui ont mené à la destruction ou la détérioration de l'habitat essentiel du chevalier cuivré.**

L'augmentation du nombre de navires et des matières transportées accroît le risque d'introduction d'espèces exotiques envahissantes (EEE). Les EEE sont l'une des principales causes du déclin de la biodiversité et le transport maritime est un important vecteur de propagation autant pour les espèces aquatiques que terrestres. Les stratégies les plus efficaces et les moins coûteuses pour réduire l'impact des EEE sont les actions de prévention et de détection précoces. Étant donné la sensibilité des habitats des mesures supplémentaires de prévention, d'inspection et de suivi des EEE devraient être réalisées autant pendant la phase de construction que la phase d'exploitation.

↳ **Commentaire : Prévoir des mesures d'atténuation pour réduire le risque d'introduction d'espèces exotiques envahissantes aquatiques et terrestres.**

↳ **Commentaire : Prévoir également un suivi régulier des espèces exotiques envahissantes et des plans d'action pour éradiquer les nouvelles EEE observées sur le site.**

Qualité de l'air et de l'eau

Dans un avis de la Santé publique sur l'étude de caractérisation de l'Air ambiant effectué en 2022-2023 à Sorel-Tracy, les experts concluent que la majorité des dépassements recensés lors de l'étude de caractérisation de l'air 2022-2023 pour les PST et les PM₁₀ étaient influencés en partie ou en totalité par l'entreprise Richardson International, bien que d'autres industries avoisinantes, comme QSL aient pu contribuer dans certains de ces dépassements (Atikessé et Houde 2024). En effet, l'inspectrice a observée des émissions de poussières lors de chargements de bateaux, de trains ou d'autres activités sur le site du promoteur.

Ces émissions de poussières peuvent avoir des impacts importants sur la qualité de l'air et la santé des populations ainsi que sur la qualité de l'eau et des écosystèmes lorsqu'elles se déposent sur les milieux naturels. Des poussières sont susceptibles d'être émises dans l'environnement à toutes les étapes de manutention des matériaux en vrac, or les stratégies d'atténuation semblent uniquement concerner les lignes de convoyeurs.

Dans un même ordre d'idée, le promoteur prévoit qu'une part importante des matières transbordées seront des engrais. Ces derniers représentent un risque important pour la qualité des écosystèmes aquatiques. L'émissions chroniques de poussières d'engrais ou le déversement accidentel d'une quantité importante d'engrais dans le milieu aquatique pourraient entraîner des répercussions négatives sur la faune et la flore environnantes, notamment sur l'habitat essentiel du chevalier cuirvé.

↳ **Commentaire : Une analyse des risques d'émissions de poussières à chacune des étapes de manutention des matières doit être réalisée autant pour la qualité de l'air et de l'eau. Des solutions alternatives et des mesures d'atténuation et de suivi doivent également être documentées par le promoteur.**

Également, il semble y avoir absence de mesure de contrôle des eaux de ruissellement sur les passerelles et la barge qui serviront au transport des matières. Or, il est fort probable que l'équipement utilisé sur les passerelles et la barge aient des composantes qui utilisent des hydrocarbures pour leur fonctionnement. Dans ce contexte, les risque de présence d'hydrocarbures dans les eaux de ruissellements sont non négligeables.

↳ **Commentaire : Prévoir des mesures de gestion des eaux de ruissellements afin d'éviter la contamination des milieux naturels par les hydrocarbures ou toute autre matière nocive pour l'environnement, notamment les engrais, sur toutes les surfaces de site, allant de la barge, aux passerelles ainsi que les zones d'entreposage et les espaces de circulation.**

Transport

L'itinéraire de camionnage prévoit un trajet via l'autoroute 30 (sortie 135) et la route Marie-Victorin. Or le chemin du Golf situé entre l'autoroute 30 et la route Marie-Victorin fait partie des parcours cyclables de la route verte de Vélo Québec. À titre comparatif, le parcours de la Sauvagine situé à proximité du secteur d'étude avait un achalandage estimé de 39 000 passages en 2023 (RCGT et Léger 2024). Il s'agit d'une activité touristique importante pour la région qui engendre d'importantes retombées économiques. La cohabitation entre cyclistes et véhicules lourds engendre de nombreux enjeux de sécurité.

↳ **Commentaire : Proposer des solutions alternatives ou des mesures d'atténuation pour assurer la sécurité des cyclistes dans ce secteur.**

Bien que l'évaluation environnementale du projet indique qu'il n'y a pas de problèmes d'achalandage sur les axes routiers étudiés, il demeure que la zone d'étude est très limitée et ne tient pas compte des projets annoncés tels que celui du port de Montréal à Contrecoeur qui prévoit l'entrée et le chargement de 1200 camions par jour. Ce sont autant de camions qui s'ajouteront au trafic actuel sur le réseau routier local, augmentant ainsi la pression sur les infrastructures routières et l'usure prématurée de ces dernières.

↳ **Commentaire : L'étude d'impact devrait élargir sa zone d'étude pour l'analyse des impacts sur la circulation et tenir compte des projections des projets annoncés.**

Références

Atikessé, L et Houde R. (2024). *Avis de santé publique sur l'étude de caractérisation de l'air ambiant effectuée en 2022-2023 dans le secteur de l'entreprise Richardson International à Sorel-Tracy*, Longueuil, Centre intégré de santé et de services sociaux de la Montérégie-Centre, Direction de santé publique, nombre de pages p.25 https://www.ville.sorel-tracy.qc.ca/storage/app/media/actualites/communiqués/20240404_2e%20avis%20santé%20publique_Richardson.pdf

RCGT et Léger 2024, Retombées économiques du tourisme à vélo en Montérégie présenté à Tourisme Montérégie, https://www.tourisme-monteregie.qc.ca/wp-content/uploads/2024/09/Rapport_RetombeesVelo-Monteregie_vf.pdf