



Le 27 juillet 2026

SOU MIS DIRECTEMENT AU REGISTRE

SOUS TOUTES RÉSERVES

L'honorable Julie Aviva Dabrusin

Ministre de l'Environnement, du Changement climatique et de la Nature

Agence d'évaluation d'impact du Canada
Bureau régional du Québec
901-1550, avenue d'Estimauville, Québec
Québec G1J 0C1

Objet : Commentaires sur le rapport provisoire d'évaluation d'impact et les conditions potentielles – Projet de terminal portuaire de Sorel-Tracy (référence 83969)

Madame, Monsieur,

Kildair Service ULC (« **Kildair** ») remercie l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (L'« **Agence** ») de lui offrir l'occasion de formuler des commentaires sur le *Rapport provisoire d'évaluation d'impact* (le « **Rapport** ») et sur les conditions potentielles proposées dans le cadre du projet de terminal portuaire de Sorel-Tracy (le « **Projet** »).

Kildair exploite depuis de nombreuses années un terminal maritime adjacent à l'emplacement visé par le Projet. Ses activités dépendent du maintien de conditions de navigation sécuritaires, efficaces et économiquement viables pour les navires qui fréquentent ses installations. Or, Kildair est préoccupée par l'analyse préliminaire de l'Agence qui qualifie les effets résiduels négatifs du Projet sur les opérations de Kildair comme n'étant « pas susceptibles d'être importants. » (Rapport, p. 120). En ce sens, les préoccupations soulevées par Kildair tout au long des processus d'évaluation provincial et fédéral demeurent actuelles.

De façon générale, Kildair considère que le rapport provisoire ne traite pas de manière suffisamment détaillée certains impacts indirects que le Projet pourrait avoir sur les installations existantes situées à proximité, notamment sur les opérations de navigation, le recours accru aux remorqueurs, les coûts d'exploitation des



utilisateurs déjà établis dans le secteur ainsi que les effets potentiels liés à la dynamique des glaces.

Les renseignements obtenus par Kildair démontrent que l'utilisation obligatoire ou accrue de remorqueurs, particulièrement pour les navires ayant de plus petite taille, pourrait entraîner des coûts additionnels substantiels pour les navires desservant ses installations. Les données opérationnelles démontrent que la majorité des navires utilisant actuellement les installations de Kildair sont des navires domestiques qui, du fait de leurs longueurs plus limitées, n'ont généralement pas recours à des services de remorquage. L'imposition de telles exigences, dont l'utilisation de remorqueurs pour tous les navires, pourrait entraîner des répercussions importantes sur les coûts que devront assumer les armateurs qui utilisent les installations de Kildair et par ricochet, la compétitivité de Kildair et autres utilisateurs existants du secteur.

De plus, cette utilisation obligatoire et accrue de remorqueurs est susceptible de modifier de manière significative les conditions opérationnelles et d'exploitation du milieu d'une manière qui n'a pas fait l'objet d'analyse. Les effets de cette exploitation modifiée seraient entièrement imputables au Projet et Kildair note l'absence de conditions reliées à ceci dans le Rapport.

Par ailleurs, Kildair demeure préoccupée par les effets potentiels du Projet sur les conditions hivernales et la dynamique des glaces. Les informations actuellement disponibles ne permettent pas d'écarter adéquatement les risques d'accumulation accrue de glace ni les conséquences potentielles sur la sécurité et l'exploitation des installations existantes.

Kildair note également que plusieurs lacunes techniques soulevées par Pêches et Océans Canada concernent précisément les effets du batillage, du trafic maritime accru et du bruit sous-marin sur les herbiers aquatiques et certaines espèces en péril. Ces commentaires démontrent qu'une incertitude scientifique subsiste quant à l'ampleur réelle de certains effets du Projet et justifient la mise en œuvre de mesures de suivi et de gestion adaptative robustes.

Pour ces raisons, Kildair demande à l'Agence et à la ministre de considérer les



commentaires et recommandations formulés dans le tableau ci-joint et de modifier les conditions potentielles de manière à assurer un suivi adéquat des impacts sur la navigation, les usagers existants et la sécurité des opérations portuaires.

Veuillez agréer nos salutations distinguées.

Kildair Service ULC

Jacques Ferraro
Président Directeur-Général

c.c. : Me Jean-Marie Fontaine, *Borden Ladner Gervais* (jfontaine@blg.com)
Me Claire Reid Durocher, *Borden Ladner Gervais* (cdurocher@blg.com)
Me Chloé Benoit-Proulx, *Borden Ladner Gervais* (cbenoitproulx@blg.com)



Tableau 1 : Sommaire des commentaires et recommandations sur les conditions potentielles du Projet

Condition potentielle	Commentaire	Recommandation
Conditions 2.4 à 2.7 (programmes de suivi)	Les programmes de suivi proposés sont principalement axés sur les composantes environnementales. Aucun programme spécifique ne vise à vérifier les impacts réels du Projet sur les conditions de navigation des installations existantes situées à proximité.	Ajouter un programme de suivi portant sur les conditions de navigation, les manœuvres maritimes, les besoins en remorqueurs, les retards opérationnels et les incidents de sécurité affectant les utilisateurs existants.
Condition 2.7 (gestion adaptative)	Les conditions ne prévoient aucun mécanisme permettant de mettre en œuvre des mesures correctives advenant la constatation d'impacts significatifs sur les opérations des installations voisines.	Prévoir l'obligation de mettre en œuvre des mesures d'atténuation supplémentaires lorsque le suivi démontre une augmentation des délais, des contraintes de navigation ou des risques pour les installations existantes.
Condition 3.2 (batillage et herbiers)	Le MPO a indiqué que les effets du batillage sur les herbiers submergés et le chevalier cuivré demeuraient insuffisamment documentés.	Exiger qu'une modélisation spécifique du batillage soit réalisée avant le début de l'exploitation et que les résultats soient rendus publics.
Condition 3.2	La condition cible uniquement les herbiers submergés. Les effets potentiels du batillage sur les conditions de navigation des installations voisines ne sont pas évalués.	Élargir la portée du suivi afin d'inclure les effets du trafic maritime accru et des manœuvres de remorquage sur les utilisateurs existants du secteur.



Condition potentielle	Commentaire	Recommandation
Aucune condition spécifique	Les préoccupations liées à la dynamique des glaces et aux opérations hivernales ne semblent pas être visées par une condition particulière.	Ajouter une condition exigeant un programme de suivi des glaces et des effets du Projet sur les conditions hivernales, incluant des mesures d'atténuation lorsque des effets sont constatés.
Condition 2.12 (publication de l'information)	Les données de suivi pourraient être importantes pour les utilisateurs du secteur.	Exiger la publication des résultats liés à la navigation, au batillage, aux remorqueurs et à la dynamique des glaces.
Aucune condition spécifique	Le rapport ne prévoit pas de mécanisme de réception ou de traitement des plaintes des utilisateurs portuaires concernant les impacts opérationnels du Projet.	Ajouter un mécanisme formel de traitement des plaintes et de résolution des différends impliquant les utilisateurs existants.
Aucune condition spécifique	Les conséquences économiques découlant d'un recours accru aux remorqueurs n'apparaissent pas faire l'objet d'un suivi ou d'une vérification après la mise en service du terminal.	Exiger un suivi périodique des impacts opérationnels et économiques attribuables aux nouvelles conditions de navigation dans le secteur.