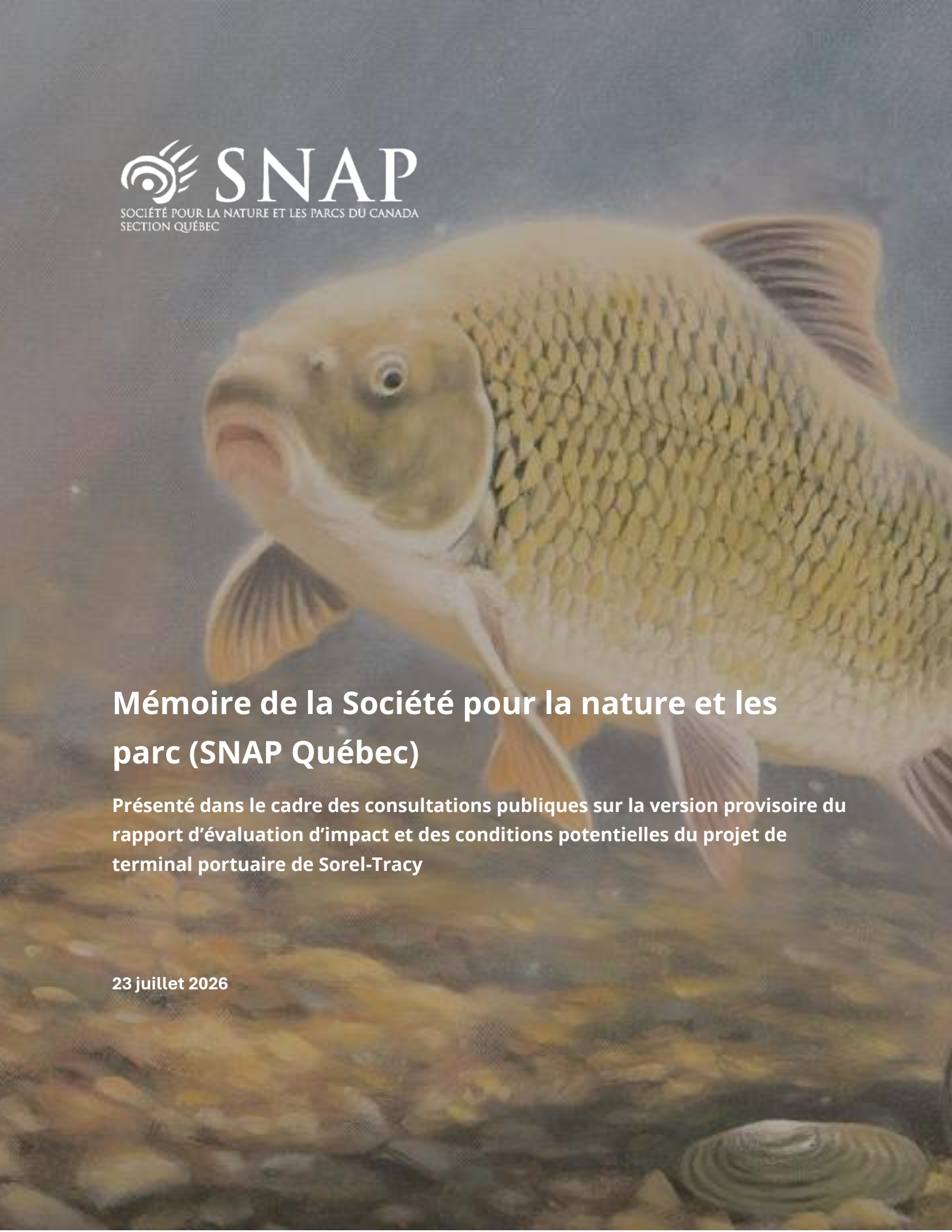




Mémoire de la Société pour la nature et les parc (SNAP Québec)

Présenté dans le cadre des consultations publiques sur la version provisoire du rapport d'évaluation d'impact et des conditions potentielles du projet de terminal portuaire de Sorel-Tracy

23 juillet 2026



PRÉSENTATION DE LA SNAP QUÉBEC

La Société pour la nature et les parcs (SNAP Québec) est un organisme à but non lucratif dédié à **rendre la nature protégée, aimée et accessible dans chaque région et pour mille générations**. La SNAP Québec travaille à la création d'un réseau d'aires protégées à travers la province, afin d'assurer la protection à long terme de la forêt boréale, du Grand Nord, du Saint-Laurent et des écosystèmes qui abritent nos espèces menacées. Elle veille également à la bonne gestion des aires protégées existantes.

Fondée en 2001, la section québécoise de la SNAP peut mettre à profit un réseau canadien actif depuis 1963, composé aujourd'hui d'un bureau national à Ottawa et de 13 sections d'un océan à l'autre. La SNAP Québec a contribué à la création de **plus de 120 000 km² d'aires protégées au Québec**, comme le parc national Tursujuq.

SOMMAIRE

PRÉSENTATION DE LA SNAP QUÉBEC	2
INTRODUCTION	4
1. IMPACTS SUR LE CHEVALIER CUIVRÉ.....	5
1.1 Impact sur la reproduction de l'espèce	5
1.2 Emplacement du projet et mesures de compensation inadéquates	6
1.3 Seuils de contaminants par espèce	7
1.4 Effets cumulatifs sur le chevalier cuivré	8
1.5 Application du principe de précaution	9
2. EFFETS DU PROJET SUR LES OBLIGATIONS ET LES ENGAGEMENTS DU CANADA ET SUR LA DURABILITÉ	10
3. RAISON D'ÊTRE DU PROJET	12
CONCLUSION.....	14

INTRODUCTION

La SNAP Québec travaille à la protection et au rétablissement de nombreuses espèces en péril y compris du chevalier cuirré. Par exemple, en 2021, la SNAP Québec et le Centre québécois du droit de l'environnement (CQDE) ont déposé une demande de contrôle judiciaire à la Cour fédérale afin d'obtenir une ordonnance enjoignant à la ministre des Pêches et des Océans de prendre l'arrêté visant la protection de l'habitat essentiel du chevalier cuirré en vertu de la *Loi sur les espèces en péril*. Aussi, en 2021, dans le cadre du projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecœur, nous avons rendu public un avis scientifique qui concluait que les impacts négatifs sur le chevalier cuirré du projet d'agrandissement étaient sous-estimés et que les avantages des mesures proposées pour compenser la perte d'habitat essentiel demeuraient spéculatifs, aux mieux hypothétiques. En 2026, la SNAP Québec et le CQDE ont déposé une demande de contrôle judiciaire à l'encontre du permis émis par la ministre des Pêches autorisant la destruction d'une partie de l'habitat essentiel du chevalier cuirré pour le projet à Contrecœur. La même année, la SNAP Québec a publié un rapport de recherche sur la viabilité économique de ce projet et des infrastructures portuaires dans le fleuve Saint-Laurent produit par deux chercheurs universitaires.

Sachant que le projet de terminal portuaire de Sorel-Tracy aura des impacts importants sur l'habitat essentiel du chevalier cuirré, la SNAP Québec est grandement préoccupée par celui-ci et considère que la version provisoire du rapport d'évaluation d'impact et les conditions potentielles publiées par l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC) ne reflètent pas suffisamment le risque pour la survie et le rétablissement de cette espèce en voie de disparition. La version provisoire du rapport d'évaluation ne donne pas non plus un portrait global des projets portuaires au Québec dont les impacts cumulatifs doivent être pris en considération.

La SNAP Québec demande ainsi à l'AEIC de mieux refléter, dans son rapport final, les risques du projet pour le chevalier cuirré, y compris les effets cumulatifs de la multiplication de projets dans son habitat et l'incertitude entourant l'efficacité des projets de compensation d'habitats aquatiques. Nous demandons aussi que les conditions potentielles soient modifiées pour imposer au promoteur de mettre en œuvre et de vérifier l'efficacité des mesures de compensation avant le début des travaux menant à la destruction de l'habitat essentiel.

La SNAP Québec demande aussi à l'AEIC d'intégrer l'ensemble des répercussions négatives potentielles du projet sur les obligations et les engagements du Canada en matière de biodiversité et de changements climatiques respectivement, ainsi que sur la durabilité. Nous proposons des pistes de réflexion sur la raison d'être et la nécessité du projet dans l'objectif de favoriser l'optimisation et la coopération entre les ports canadiens plutôt que la compétition.

Finalement, au-delà de la présente consultation, la SNAP Québec considère que, vu les risques pour la survie et le rétablissement du chevalier cuirré, le projet ne devrait pas obtenir de permis en vertu de la *Loi sur les espèces en péril* permettant au promoteur de détruire une partie de son habitat essentiel.

1. IMPACTS SUR LE CHEVALIER CUIVRÉ

1.1 Impact sur la reproduction de l'espèce

Le rapport provisoire de l'AEIC stipule que :

[/]es herbiers affectés [par le projet] constituent un habitat essentiel pour l'alimentation des adultes de chevalier cuirré. De plus, étant donné que la ZÉL [zone d'étude locale] ne comprend pas de frayères connues de chevalier cuirré, le projet ne devrait pas affecter la reproduction de l'espèce. Il en est de même pour les juvéniles de l'espèce qui semblent rester dans la rivière Richelieu.¹

Bien que la zone d'étude locale ne comprenne aucune frayère connue du chevalier cuirré, le projet et les effets qu'il engendrera risquent d'impacter négativement l'espèce, et ce incluant sa reproduction. En effet, même si aucune frayère connue ne sera affectée directement, la réduction de nourriture ou d'aires d'alimentation risque de diminuer son succès reproducteur. Plusieurs études établissent un lien important entre la réduction de ressources alimentaires et la fécondité des poissons.² Nous sommes donc d'avis que, même si un projet de compensation est prévu, et advenant qu'il soit efficace, la perte d'habitat d'alimentation, même temporaire, pourrait tout de même avoir un impact sur la reproduction de l'espèce.

Nous ne connaissons pas non plus l'importance de cet herbier spécifique à l'alimentation du chevalier cuirré, soit s'il est hautement fréquenté, notamment à cause de sa proximité à l'embouchure de la rivière Richelieu. Cependant, la superficie d'habitats essentiels se trouvant actuellement dans le Saint-Laurent est déjà considérée comme insuffisante par les spécialistes pour soutenir un niveau de population idéal permettant d'assurer le

¹ Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC). (2026). *Projet de terminal portuaire de Sorel-Tracy : Rapport provisoire d'évaluation d'impact*. Gouvernement du Canada.
<https://iaac-aeic.gc.ca/050/documents/p83969/162746E.pdf>. p.17.

² Rani, S., Kumar, P., Kumar, S., Dar, S. A., Nottanalan, H., & Priya, A. (2026). Starvation tolerance in fish: Physiological and ecological perspectives-A review. *Aquaculture*, 617, 743774; Scott, D. P. (1962). Effect of food quantity on fecundity of rainbow trout, *Salmo gairdneri*. *Journal of the Fisheries Board of Canada*, 19(4), 715-731.

rétablissement de l'espèce.³ Ainsi, la réduction de tout habitat d'alimentation, même temporaire, pose un risque au succès reproducteur de l'espèce, qui est d'ailleurs déjà faible.⁴

Pour les raisons exprimées plus haut, nous considérons que la destruction de l'habitat essentiel d'alimentation par le projet pose un risque au chevalier cuirré, incluant sa reproduction.

1.2 Emplacement du projet et mesures de compensation inadéquates

Dans son rapport, l'AEIC indique qu'elle est de l'avis que :

[...] le projet devrait entraîner des effets résiduels limités liés à la destruction et à la détérioration de l'habitat du poisson, compte tenu de la conception du projet ainsi que des mesures recommandées par l'AEIC et celles qui seraient exigées par le MPO dans le cadre de son autorisation (section 2.1.4), de même que de l'encadrement prévu par le processus provincial. Les effets qui persisteraient concernent notamment une perte temporaire d'habitat ainsi qu'une perte résiduelle possible pour certaines espèces ou populations.⁵

La SNAP Québec considère que cette affirmation ne tient pas compte de la possibilité que le projet de compensation n'ait pas l'effet escompté. En effet, le rapport provisoire assume que la perte d'habitat sera temporaire jusqu'à ce que les nouveaux herbiers atteignent un niveau de développement assurant des fonctions équivalentes aux herbiers détruits. Cependant, il n'y a aucune garantie que le projet de compensation ait ce succès : même si les conditions écologiques du nouvel herbier ressemblent à celles de l'herbier qui sera détruit, il n'est pas certain que le chevalier cuirré l'utilise de la même façon. Au contraire, tel que rapporté dans l'avis scientifique publié par la SNAP Québec en 2021 :

[...] les mesures de compensation d'habitat du poisson qui ont été appliquées au Canada au cours des dernières décennies ont eu un succès très mitigé quant à l'atteinte du principe d'aucune perte nette en termes de survie du poisson et de productivité de son habitat. À titre d'exemple patent, la publication scientifique de Quigley et Harper (2006)

³ Bernatchez, L., P. Dumont, Y. Mailhot et A. Branchaud. 2021. Avis scientifique : Impacts du projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur sur le chevalier cuirré. 13 pages.
<https://snapquebec.org/wpcontent/uploads/2021/05/Avisscientifique-chevalier-cuivre.pdf>

⁴ COSEPAC. 2014. Évaluation et Rapport de situation du COSEPAC sur le chevalier cuirré (*Moxostoma hubbsi*) au Canada. Comité sur la situation des espèces en péril au Canada. Ottawa. xiii + 81 p. (Registre public des espèces en péril).

⁵ AEIC. Rapport provisoire. p.18

intitulée "Effectiveness of Fish Habitat Compensation in Canada in Achieving No Net Loss" rapporte que près des 2/3 (63%) des projets de compensation se sont en fait traduits par une perte nette de productivité d'habitat et ce, même lorsqu'était doublée la superficie de nouveaux habitats par rapport à celle de l'habitat détruit.⁶

En outre, il importe aussi de tenir compte de l'emplacement du projet de compensation. En effet, même si celui-ci fonctionnait, il n'aurait peut-être pas la même valeur écologique pour l'espèce. L'herbier qui sera perdu au site du projet de terminal portuaire pourrait, comme mentionné plus haut, être d'une plus grande importance pour l'espèce, étant donné sa localisation. En comparaison, la création d'un herbier dans une zone du Saint-Laurent déjà plus dense en herbiers d'alimentation pour le chevalier cuirré pourrait ne pas avoir la même importance pour l'espèce.

Il est donc prématuré pour l'AEIC de conclure que les effets résiduels du projet sur l'habitat du chevalier cuirré seront limités par un projet de compensation qui n'est pas finalisé et dont les gains potentiels n'ont pas pu être démontrés scientifiquement.

1.3 Seuils de contaminants par espèce

La condition 3.3.2 des conditions potentielles en vertu de l'article 64 de la *Loi sur l'évaluation d'impact* suggère que le promoteur :

[...] surveille, pendant toutes les phases du projet désigné, les paramètres de la qualité des eaux de surface aux emplacements identifiés conformément à la condition 3.3.1, en tenant compte des Recommandations pour la gestion des matières en suspension (MES) lors des activités de dragage d'Environnement et Changement climatique Canada et du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs du Québec.⁷

Bien qu'il n'existe aucune étude de laboratoire concernant l'effet de la turbidité sur le chevalier cuirré, il pourrait être sensible à ces perturbations. Benthophage spécialisé, il présente des caractéristiques similaires à celles d'autres espèces dont la sensibilité à l'accroissement de la turbidité est connue.⁸ Or, malgré cette possibilité, aucun critère

⁶ Bernatchez, L., P. Dumont, Y. Mailhot et A. Branchaud. 2021. Avis scientifique : Impacts du projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur sur le chevalier cuirré. 13 pages.
<https://snapquebec.org/wpcontent/uploads/2021/05/Avisscientifique-chevalier-cuivre.pdf>

⁷ Agence d'évaluation d'impact environnementale (AEIC). (2026). Conditions potentielles en vertu de l'article 64 de la Loi sur l'évaluation d'impact. Gouvernement du Canada.

⁸ Société de la faune et des parcs du Québec. Direction de l'aménagement de la faune de Montréal, de Laval et de la Montérégie. (2003). L'envasement des cours d'eau: processus, causes, effets sur les écosystèmes avec une attention particulière aux Catostomidés donc le chevalier cuirré (*Moxostoma hubbsin*). Société de la

ou modification de critère n'est explicitement prévu dans les recommandations pour prendre en compte les sensibilités spécifiques des espèces. Dans le cas de la condition 3.3.1, elle devrait donc assurer que les paramètres de qualité d'eau prennent non seulement compte du milieu, mais aussi des espèces à risque présentes dans ce milieu.

1.4 Effets cumulatifs sur le chevalier cuirré

La version provisoire du rapport de l'AEIC constate que :

[...] les effets cumulatifs sur le poisson et son habitat, particulièrement sur le chevalier cuirré et son habitat, seraient d'une intensité modérée, compte tenu de la précarité et de l'unicité de l'espèce ainsi que des pressions anthropiques sur son habitat. [...] Néanmoins, le cadre législatif en vigueur, notamment la LEP, assure la protection de l'espèce et de son habitat et exige la mise en œuvre de mesures d'évitement, d'atténuation et, lorsque cela est possible et écologiquement viable, des mesures de compensation. Pour les types de projets examinés, le niveau d'incertitude est faible, puisque les effets sont généralement bien compris et pris en compte au moyen de mesures d'atténuation et compensations exigées par des lois et règlements fédéraux et provinciaux. La contribution du projet à ces effets cumulatifs sur les sites d'importance serait faible.⁹

La SNAP Québec partage les constats initiaux de l'AEIC : l'aire de répartition du chevalier cuirré est extrêmement restreinte, il s'agit d'une zone déjà fortement perturbée par l'activité humaine, y compris le transport maritime, de nombreux projets avec des impacts potentiels pour le chevalier cuirré sont à prévoir dans cette zone et les changements climatiques risquent d'ajouter une pression sur les herbiers submergés. Pourtant, à partir de ces constats préoccupants pour la survie et le rétablissement du chevalier cuirré, l'AEIC conclut que la destruction d'une nouvelle superficie de son habitat essentiel aura un impact cumulatif faible.

Pour la SNAP Québec, cette conclusion est fondée sur une vision optimiste de la capacité de l'ensemble des nouveaux projets de contrebalancer la destruction de l'habitat essentiel du chevalier cuirré par des mesures de compensation dont l'évaluation des chances de succès ne reflète pas les constats de la littérature scientifique. Selon l'AEIC, les effets cumulatifs de la multiplication de projets dans l'aire de répartition du chevalier cuirré seraient limités, puisque les législations canadiennes et québécoises imposent le respect de normes de protection. Cette logique circulaire fait fi de la réalité où des projets, comme celui de l'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur, qui entraînera la destruction d'au

faune et des parcs du Québec, Direction de l'aménagement de la faune de Montréal, de Laval et de la Montérégie.

⁹ AEIC. Rapport provisoire. p.26

moins 18 800 m² d'habitat essentiel d'alimentation du chevalier cuirré adulte, sont autorisés malgré les protections de la *Loi sur les espèces en péril*.

En plus des effets cumulatifs provenant de la destruction directe de l'habitat du chevalier cuirré, une augmentation du trafic maritime dans un écosystème déjà fortement affecté par cette activité risquerait, à travers de multiples menaces (érosion des berges, rejets de contaminants, dérangement par la navigation, introduction d'espèces exotiques envahissantes, etc.), de dégrader, voire de fragmenter l'habitat de cette espèce.

La SNAP Québec estime que, vu la situation précaire du chevalier cuirré, les menaces à son rétablissement et le recours à des mesures de compensation dont l'efficacité n'est pas démontrée scientifiquement pour autoriser la destruction de son habitat essentiel, la contribution du projet à Sorel-Tracy aux effets cumulatifs sur l'habitat du chevalier cuirré serait modérée.

1.5 Application du principe de précaution

La *Loi sur l'évaluation d'impact* prévoit que le gouvernement du Canada et l'AEIC agissent de manière à appliquer le principe de précaution. Le principe de précaution peut justifier d'agir pour protéger l'environnement en l'absence de certitude scientifique lorsqu'il y a un risque de dommage grave ou irréversible. Les commentaires reçus du public lors de la consultation publique sur le projet comprennent aussi l'importance de tenir compte de ce principe dans l'évaluation des impacts du projet.¹⁰

Comme mentionné précédemment, la version provisoire du rapport de l'AEIC conclut que les effets résiduels du projet sur le chevalier cuirré seraient limités grâce à des mesures de compensation. La section 1.2 de nos commentaires présente l'incertitude qui demeure quant à l'efficacité de ces mesures pour assurer la survie et le rétablissement du chevalier cuirré. D'ailleurs, la version provisoire du rapport reflète en partie cette incertitude :

Des incertitudes subsistent quant au succès de création d'herbiers aquatiques (projet de compensation) et aux effets du batillage sur les herbiers aquatiques existants (site du quai). Bien que ces incertitudes soient jugées modérées, la mise en place de programmes de suivi permettrait d'évaluer le succès du projet de compensation, d'assurer le suivi de l'état des herbiers aquatiques, au besoin, la mise en place de mesures adaptatives.

L'AEIC conclut que les effets négatifs résiduels du projet sur le poisson et son habitat sont susceptibles d'être importants dans une mesure faible.¹¹

¹⁰ AEIC. Rapport provisoire. Annexe 3

¹¹ AEIC. Rapport provisoire. p. 23

La SNAP Québec considère que l'AEIC n'applique pas convenablement le principe de précaution compte tenu de l'incertitude importante entourant le succès des mesures de compensation et l'importance de la perte d'habitat dans la survie et le rétablissement du chevalier cuirré. Devant le risque bien réel de la disparition de l'espèce à long terme, il convient d'agir avec précaution et d'exiger la démonstration que les mesures de compensation fonctionnent avant d'autoriser la destruction de son habitat essentiel. La Direction de la gestion de la faune du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs arrivait à une recommandation similaire dans son analyse de la recevabilité de l'étude d'impact du projet:

À titre indicatif, l'initiateur devra présenter un plan de compensation préliminaire détaillée à l'étape d'acceptabilité du projet tenant compte des éléments suivants :

[...]

4. Considérer les critères suivants pour le chevalier cuirré:

a. Aménager des herbiers avant de causer les pertes pour assurer une continuité dans la disponibilité d'habitat et garantir le succès de l'aménagement pour cette espèce précaire.¹²

2. EFFETS DU PROJET SUR LES OBLIGATIONS ET LES ENGAGEMENTS DU CANADA ET SUR LA DURABILITÉ

Afin de déterminer si l'intérêt public justifie les effets négatifs fédéraux importants, la version provisoire du rapport de l'AEIC inclue une brève analyse des effets du projet sur (1) les obligations environnementales du Canada, notamment en matière de biodiversité, (2) ses engagements en matière de changements climatiques et (3) la durabilité. L'AEIC conclut cette analyse en stipulant que :

1. « les effets du projet ne contribueraient pas à la capacité du Canada de respecter ses obligations environnementales en matière de biodiversité ou liées aux espèces en péril, mais sans porter atteinte à cette capacité. »;
2. « les effets potentiels du projet contribueraient dans une mesure faible à la capacité du Canada à atteindre la cible de réduction des émissions de gaz à effet

¹² Québec, Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes: Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire dans la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy, Décembre 2025, 70 pages, en ligne: <https://voute.bape.gouv.qc.ca/dl/?id=00000782960>.

de serre du Canada pour 2035 ainsi que l'objectif de zéro émission nette de gaz à effet de serre du Canada pour 2050 »;

3. « les effets potentiels du projet contribueraient positivement à la durabilité dans une mesure faible. »¹³

La SNAP Québec ne partage cependant pas cette lecture et souhaite que l'AEIC réévalue les effets du projet sur ces aspects dans son rapport final.

Pour ce qui est des obligations en matière de biodiversité, la section 1 de nos commentaires exprime notre inquiétude quant aux effets du projet sur la survie et le rétablissement du chevalier cuirré. La cible 4 du Cadre mondial de la biodiversité de Kunming-Montréal appelle notamment les États à prendre des mesures urgentes en vue de faire cesser l'extinction d'origine humaine des espèces menacées connues et d'assurer leur rétablissement et leur conservation. De plus, la Stratégie pour la nature 2030 du Canada indique que : « Le gouvernement fédéral a pour objectif de prendre des décisions opportunes et fondées sur des preuves afin de contribuer à la survie et au rétablissement des espèces et de sauvegarder leurs habitats. »¹⁴ Cette stratégie mentionne également que le Commissaire à l'environnement et au développement durable, indiquait dans son audit de 2023 que : « les actions du gouvernement fédéral étaient insuffisantes en ce qui concerne [...] la protection [...] des] habitats essentiels [des espèces sauvages inscrites sur la liste de la LEP]. »¹⁵ Ainsi, considérant l'incertitude liée au succès des projets de compensation des habitats du poisson, particulièrement pour le chevalier cuirré, autoriser le projet de développement de terminal portuaire à Sorel-Tracy contribuerait à augmenter le risque de disparition d'une espèce endémique au Québec et irait donc à l'encontre de la cible 4 du cadre mondial Kunming-Montréal. Ceci nuirait également à la mise en œuvre de la Stratégie pour la nature 2030 du Canada, ainsi qu'au principe de précaution intégré au préambule de la Convention sur la biodiversité biologique.

De plus, la version provisoire du rapport conclut que le projet serait susceptible d'entraîner une réduction nette des émissions de GES en raison des gains logistiques et du transfert de marchandises du transport routier au transport maritime. Cette analyse néglige toutefois l'impact que le projet aurait sur l'augmentation à long terme de la demande pour le transport de marchandises et le modèle de croissance économique incompatible avec les objectifs climatiques et la durabilité, notamment en consolidant les activités de stockage de

¹³ AEIC. Rapport provisoire, p. 94

¹⁴ Environnement et Changement climatique Canada. (2024). Stratégie pour la nature 2030 du Canada : Freiner et inverser la perte de biodiversité au Canada. Gouvernement du Canada.
https://publications.gc.ca/collections/collection_2024/ecccc/en4/En4-539-1-2024-fra.pdf

¹⁵ *Ibid.*

produits pétroliers de Kildair à Sorel et en attirant autour du port de nouvelles activités manufacturières et logistiques à forte intensité matérielle, à l'image de la future usine de TDF Canada, annoncée dans la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy. La zone portuaire favorise ainsi l'implantation et la croissance d'activités potentiellement polluantes. La non-prise en compte de ces émissions indirectes ne permet pas, à notre avis, d'obtenir un portrait juste de l'ensemble des émissions de GES générées par ce projet.

Enfin, concernant la durabilité du projet, la SNAP Québec ne partage pas les conclusions de l'AEIC et est de l'avis que ce dernier est plutôt susceptible d'engendrer des effets négatifs nets à la durabilité, particulièrement en ce qui concerne les domaines de l'environnement et du bien-être social, soit deux des trois éléments fondateurs de ce critère d'analyse. En effet, le projet engendrera des perturbations anthropiques supplémentaires à l'écosystème du fleuve Saint-Laurent et de ses rives, ce qui a le fort potentiel de nuire à certaines espèces, notamment au chevalier cuirré, et aux communautés avoisinantes qui pourraient perdre une partie de leurs capacités de pratiquer certains usages traditionnels, ou encore vivre un recul de leur qualité de vie et de leur bien-être.

Tel qu'elle l'avait déjà exprimée par le passé dans ces commentaires et son mémoire adressés à l'AEIC, et comme en témoignent les éléments présentés à la section 7.1.2 *Bien-être des générations actuelles et futures* du rapport provisoire, la SNAP Québec rappelle que le projet de terminal portuaire 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, mais ne répond pas au concept de durabilité. En effet, la durabilité est définie comme étant « la capacité à protéger l'environnement, à contribuer au bien-être social et économique de la population du Canada et à maintenir sa santé, dans l'intérêt des générations actuelles et futures »¹⁶. Un projet de développement durable se devrait donc de considérer au même pied d'égalité les aspects sociaux, environnementaux et économiques. La SNAP Québec demande ainsi à l'AEIC de prendre en compte ces répercussions négatives et revoir sa conclusion sur la durabilité du projet.

3. RAISON D'ÊTRE DU PROJET

La *Loi sur l'évaluation d'impact* prévoit que l'évaluation d'impact doit prendre en compte les raisons d'être et la nécessité du projet. Pourtant, le rapport provisoire de l'AEIC se limite à mentionner que « le présent projet vise à réduire ces délais à moins de 90 jours, afin

¹⁶ Loi sur l'évaluation d'impact L.C. 2019, ch. 28, art. 1

d'optimiser les opérations portuaires existantes et de répondre à la demande logistique »¹⁷. Une analyse plus approfondie des dynamiques économiques portuaires permettrait à l'AEIC et au gouvernement du Canada de mieux évaluer la nécessité du projet et si l'intérêt public justifie ses impacts environnementaux. Nous invitons donc l'AEIC à détailler davantage cette section dans son rapport final et, pour ce faire, proposons d'y intégrer la réflexion suivante.

Le projet d'agrandissement du port de Sorel-Tracy semble se justifier par deux facteurs économiques relevant de l'impératif de croissance : (1) la concurrence interportuaire et (2) la recherche d'une plus grande agilité logistique.¹⁸

D'abord, en agissant principalement en silo, les ports doivent offrir suffisamment de capacité, de rapidité et de fiabilité pour éviter que les armateurs et les entreprises dirigent leurs marchandises vers d'autres installations. La concurrence entre terminaux et corridors logistiques pousse donc les ports à accroître leur capacité et la rapidité de leurs opérations afin de ne pas perdre de navires et de clients au profit d'autres installations, mais ces nouveaux investissements fixes doivent ensuite être rentabilisés par la captation de volumes supplémentaires, ce qui se traduit ici par une augmentation du transport maritime et donc de ses effets négatifs sur l'environnement.¹⁹

Ensuite, le port de Sorel-Tracy s'agrandit sous la pression d'une recherche d'agilité logistique. Selon QSL, le terminal existant générerait environ 200 jours cumulés d'attente par année, alors que le nouveau terminal viserait à ramener ce total sous 90 jours.²⁰ Comme la performance portuaire dépend du temps d'attente avant l'accostage, du temps de rotation des navires et de la fluidité entre le quai, l'entreposage et les réseaux terrestres, l'ajout de capacité portuaire réduirait l'attente et la congestion, accélérerait la rotation des navires et des cargaisons, et rendrait ainsi les stocks et les délais plus prévisibles pour les entreprises, ce qui améliorerait la réactivité des chaînes d'approvisionnement.²¹ Or, cette augmentation de la capacité portuaire à Sorel-Tracy permettra également d'accueillir 8 navires supplémentaires, augmentant par le fait même le transport maritime et ses effets (notamment le batillage, susceptible d'éroder les rives et d'altérer les herbiers submergés, et

¹⁷ AEIC. Rapport provisoire. p.1

¹⁸ Nogué-Algueró, B. (2020). Growth in the docks: Ports, metabolic flows and socio-environmental impacts. *Sustainability Science*, 15(1), 11-30. <https://doi.org/10.1007/s11625-019-00764-y>

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ AEIC. Rapport provisoire. p.1

²¹ Pallis, A. A., & Rodrigue, J.-P. (2026). Port efficiency. In T. Notteboom, A. A. Pallis, & J.-P. Rodrigue, *Port economics, management and policy* (2nd ed., Chapter 10.2). Routledge. <https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part10/port-efficiency/>

le bruit, qui pourrait entraîner l'évitement, la désorientation ou des changements de comportement alimentaire chez les poissons).²²

Devant ces constats, la SNAP Québec invite l'AEIC à reconsidérer les raisons d'être et la nécessité du projet non pas sous l'angle de l'augmentation de la capacité, de la fluidité logistique et de la compétitivité portuaire, mais plutôt sous celle de l'optimisation des infrastructures portuaires existantes et de la coopération interportuaire afin d'éviter les impacts environnementaux et sociaux engendrés par les développements ou agrandissements portuaires. Nous invitons également le gouvernement du Canada à se doter d'une vision globale des besoins en matière de transport maritime.

Pour ce faire, la SNAP Québec insiste sur le fait qu'une réflexion sur le contingentement du trafic maritime, c'est-à-dire l'établissement d'un seuil limite sur le nombre de transits et la taille des bateaux autorisés à circuler dans le Saint-Laurent, tout en privilégiant le commerce de biens et de services ayant un maximum de retombées socio-économiques pour les régions et un minimum d'impacts sur l'environnement et la biodiversité, s'impose.

Nous invitons aussi le gouvernement à se pourvoir d'une stratégie permettant d'assurer une synergie entre les ports canadiens, tant ceux exploités par le secteur privé que le secteur public, plutôt que d'étudier à la pièce les nombreux projets d'agrandissement portuaires en cours dans le fleuve. Cette réflexion devra en outre intégrer les constats éventuels de l'évaluation régionale de la région du fleuve Saint-Laurent pour prendre en compte ses limites physiques et biologiques. Cette stratégie permettrait d'établir une planification fédérale et interprovinciale des capacités portuaires afin que chaque port ne développe pas séparément des infrastructures redondantes dans le seul but de concurrencer les autres installations.

CONCLUSION

La SNAP Québec est inquiète des effets du projet de terminal portuaire de Sorel-Tracy, notamment pour la survie et le rétablissement du chevalier cuirré. La situation de cette espèce est déjà fragilisée par l'octroi récent d'une autorisation de détruire 18 800 m² de son habitat essentiel pour l'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur à proximité. La version provisoire du rapport d'évaluation de l'AEIC ne reflète pas suffisamment l'incertitude entourant les chances de succès des projets de compensation pour la perte d'habitat et la contribution du projet de Sorel-Tracy sur les effets cumulatifs pour cette

²² AEIC. Rapport provisoire. p.1

espèce. Afin de réduire cette incertitude, la SNAP Québec demande que les conditions potentielles soient modifiées pour imposer au promoteur de mettre en œuvre et de vérifier l'efficacité des mesures de compensation avant le début des travaux menant à la destruction de l'habitat essentiel.

La SNAP Québec constate aussi que la version provisoire du rapport de l'AEIC traite en surface des effets du projet sur les obligations et les engagements du Canada en matière de biodiversité et de changements climatiques respectivement, ainsi que sur la durabilité. Nous demandons qu'une évaluation intégrant l'ensemble des répercussions négatives potentielles du projet soit présentée dans le rapport final. En outre, nous demandons à l'AEIC de réévaluer la raison d'être et la nécessité du projet en prenant en compte un angle d'optimisation et de coopération interportuaire plutôt que celui de l'impératif de croissance. Dans cette optique, une réflexion sur le contingentement du trafic maritime serait de mise, et cette réflexion devrait tenir compte des conclusions de l'évaluation régionale de la région du fleuve Saint-Laurent, afin de mieux contextualiser les impacts du projet.

Finalement, la SNAP Québec considère que, vu les risques pour la survie et le rétablissement du chevalier cuirré mis de l'avant dans la section 1 de ce mémoire, le projet ne devrait pas obtenir de permis en vertu de la *Loi sur les espèces en péril* permettant au promoteur de détruire une partie de son habitat essentiel.