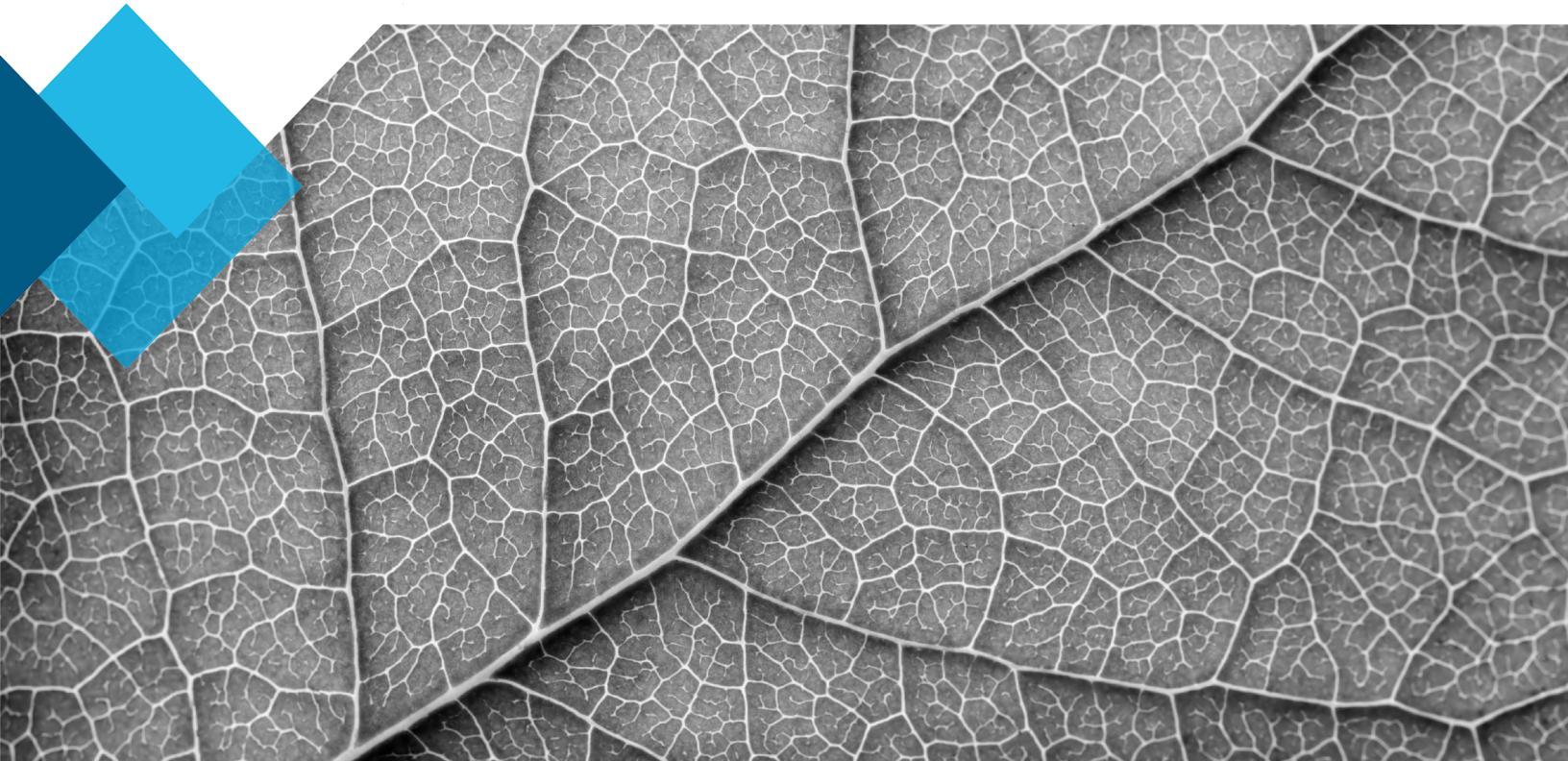




Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire dans la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy

Avis de projet

QSL International Ltée



Services d'ingénierie - Canada

Juin | 2022



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

Avis de projet

QSL International Ltée

Préparé par :



Jérémie Desjardins, biol.

Chargé de projet

Évaluation environnementale et gestion de projet
Services d'ingénierie - Canada

Vérifié par :



Julie Tremblay

Directrice de projet

Évaluation environnementale et gestion de projet
Services d'ingénierie - Canada

N/Dossier n° : 689251
N/Document n° : 689251-4E-L01-Avisprojet-00

Juin 2022



Équipe de réalisation

QSL International Ltée

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

SNC-Lavalin inc.

Mme Laurence Piché, biol., M. Sc.	Directrice de projet
Mme Julie Tremblay, biol.	Chargée de projet
M. Jérémy Desjardins, biol.	Professionnel environnement

Édition

Mélanie Hunault	Édition
-----------------	---------

Table des matières

1.	Identification et coordonnées du demandeur	1
1.1.	Identification de l'initiateur de projet	1
1.2.	Résolution du conseil municipal	1
1.3.	Identification du consultant mandaté par l'initiateur de projet	1
2.	Présentation générale du projet	1
2.1.	Titre du projet	1
2.2.	Article d'assujettissement du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets	1
2.3.	Description sommaire du projet et des variantes de réalisation	1
2.4.	Objectifs et justification du projet	2
2.5.	Activités connexes	4
3.	Localisation et calendrier de réalisation du projet	5
3.1.	Identification et localisation du projet et de ses activités	5
3.2.	Description du site visé par le projet	5
3.3.	Calendrier de réalisation	7
3.4.	Plan de localisation	7
4.	Activités d'information et de consultation publique des communautés autochtones	8
4.1.	Activités d'information et de consultation réalisées	8
4.2.	Activité d'information et de consultation envisagées au cours de la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement	9
5.	Description des principaux enjeux et impacts appréhendés du projet sur le milieu récepteur	11
5.1.	Description des principaux enjeux du projet	11
5.2.	Description des principaux impacts appréhendés du projet sur le milieu récepteur	11
6.	Émission de gaz à effet de serre	13
6.1.	Émission de gaz à effet de serre	13
7.	Autres renseignements pertinents	13
7.1.	Autres renseignements pertinents	13

8.	Déclaration et signature	14
8.1.	Déclaration et signature	14

Liste des annexes

Annexe 1	Cartes de localisation
Annexe 2	Plans
Annexe 3	Liste des invitations aux consultations
Annexe 4	Modèle de lettre envoyé aux Premières Nations

PR1 - Avis de projet

Titre du projet : Projet d'aménagement d'un terminal portuaire dans la zone industrielo-portuaire de Sorel-Tracy, secteur St-Laurent

Nom de l'initiateur du projet:QSL International Ltée

FORMULAIRE
Avis de projet

PRÉAMBULE

La sous-section 4 de la section II du chapitre IV du titre I de la **Loi sur la qualité de l'environnement (LQE)** oblige toute personne ou tout groupe à suivre la **procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PÉIE)** et à obtenir une autorisation du gouvernement, avant d'entreprendre un projet visé par l'annexe I du **Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets** situés dans le Québec méridional.

Ainsi, quiconque a l'intention d'entreprendre la réalisation d'un projet visé à l'un des articles 31.1 ou 31.1.1 de la LQE doit déposer un avis écrit au ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques en remplissant le formulaire « Avis de projet » et en y décrivant la nature générale du projet. Cet avis permet au ministre de s'assurer que le projet est effectivement assujetti à la PÉIE et, le cas échéant, de préparer une directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que l'initiateur doit préparer.

Le formulaire « Avis de projet » sert à décrire les caractéristiques générales du projet. Il doit être rempli d'une façon claire et concise et l'information fournie doit se limiter aux éléments pertinents pour la bonne compréhension du projet, de ses impacts et des enjeux appréhendés. L'avis de projet sera publié dans le Registre des évaluations environnementales prévu à l'article 118.5.0.1 de la LQE.

Sur la base de l'avis de projet et de la directive, toute personne, tout groupe ou toute municipalité pourra faire part au ministre, lors d'une période de consultation publique de 30 jours, de ses observations sur les enjeux que l'étude d'impact devrait aborder. Le ministre, selon l'article 31.3.1 de la LQE, transmettra ensuite à l'initiateur du projet les observations et les enjeux soulevés dont la pertinence justifie l'obligation de leur prise en compte dans l'étude d'impact du projet.

Conformément aux articles 115.5 à 115.12 de la LQE, le demandeur de toute autorisation accordée en vertu de cette loi doit, comme condition de délivrance, produire la « Déclaration du demandeur ou du titulaire d'une autorisation délivrée en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement » accompagnée des autres documents exigés par le ministre. Vous trouverez le guide explicatif ainsi que les formulaires qui y sont associés à l'adresse électronique suivante : www.environnement.gouv.qc.ca/lqe/index.htm

Le formulaire « Avis de projet » doit être accompagné du paiement prévu dans le système de tarification des demandes d'autorisations environnementales. Ce paiement doit être fait à l'ordre du ministre des Finances. Le détail des tarifs applicables est disponible à l'adresse électronique suivante : www.environnement.gouv.qc.ca/ministere/tarification/ministere.htm (cliquez sur le lien « Procédure d'évaluation environnementale, Québec méridional »). Il est à noter que le Ministère ne traitera pas la demande tant que ce paiement n'aura pas été reçu. Deux (2) copies papier et une copie électronique de l'avis de projet doivent être transmises aux adresses suivantes :

Ministère de l'Environnement
et de la Lutte contre les changements climatiques
Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique
Édifice Marie-Guyart, 6e étage
675, boul. René-Lévesque Est, boîte 83
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : 418 521-3933
Internet : www.environnement.gouv.qc.ca

Veuillez noter que si votre projet est soumis à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, prise en vertu de la Loi sur les infrastructures publiques (chapitre I-8.3), l'autorisation d'élaborer le dossier d'affaires de ce projet doit avoir été obtenue du Conseil des ministres avant que le formulaire « Avis de projet » ne soit déposé.

Par ailleurs, en vertu de [l'Entente de collaboration Canada-Québec en matière d'évaluation environnementale](#) conclue en mai 2004 et renouvelée en 2010, le Ministère transmettra une copie de l'avis de projet à l'Agence canadienne d'évaluation d'impact afin qu'il soit déterminé si le projet est également assujetti à la Loi sur l'évaluation d'impact. Le cas échéant, le projet fera l'objet d'une évaluation environnementale coopérative et l'avis de projet sera inscrit au registre public prévu par la Loi sur l'évaluation d'impact. L'initiateur de projet sera avisé par lettre seulement si son projet fait l'objet d'une évaluation environnementale coopérative.

Enfin, selon la nature du projet et son emplacement, le Ministère pourrait devoir consulter une ou des communautés autochtones au cours de l'évaluation environnementale du projet. L'avis de projet alors déposé par l'initiateur est transmis à une ou des communautés autochtones afin d'amorcer la consultation. L'initiateur de projet sera avisé si son projet fait l'objet d'une consultation auprès des communautés autochtones.

1. Identification et coordonnées du demandeur

1.1. Identification de l'initiateur de projet

Nom :	QSL International Ltée
Adresse municipale :	961, boulevard Champlain, Québec, Québec, G1K 4J9
Adresse postale (si différente de l'adresse municipale) :	
Nom et fonction du ou des signataires autorisés à présenter la demande :	M. Ivan Boileau, ing., Vice-Président exécutif, Partenariats stratégiques et gestion des actifs
Numéro de téléphone :	(418) 522-4701
Courrier électronique :	ivan.boileau@qsl.com
Obligatoire : N° d'entreprise du Québec (NEQ)	1174227604

1.2. Résolution du conseil municipal

Ne s'applique pas

1.3. Identification du consultant mandaté par l'initiateur de projet

Nom :	SNC-Lavalin inc.
Adresse municipale :	4700, rue de la Savane, bureau 101, Montréal, H4P 1T7
Adresse postale (si différente de l'adresse municipale) :	
Numéro de téléphone :	514-475-6222
Courrier électronique :	julie.tremblay@snc-lavalin.com
Description du mandat :	La réalisation d'une étude d'impact environnemental portant sur un nouveau terminal portuaire dans la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy

2. Présentation générale du projet

2.1. Titre du projet

Projet d'aménagement d'un terminal portuaire dans la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy, secteur St-Laurent

2.2. Article d'assujettissement du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets

En vertu de l'alinéa 1 de l'article 4 de la partie II de l'annexe 1 du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets*, la construction d'un terminal portuaire est assujettie à la PÉIE.

2.3. Description sommaire du projet et des variantes de réalisation

Le projet de terminal portuaire vise la construction d'un quai et d'infrastructures intermodales connexes dans la zone industrialo-portuaire (ZIP) Sorel-Tracy, secteur St-Laurent. En exploitation, le terminal pourrait accueillir jusqu'à 75 navires par année.

Ce projet comprend trois phases de construction.

Phase 1 – Zone d'entreposage

La première phase, qui s'agit de la première partie du développement de la zone multimodale, a été réalisée en 2020 et visait à aménager une zone d'entreposage avec la construction d'un entrepôt pour la matière en vrac. Cet entrepôt a été construit sur les fondations de l'ancienne station de transformation de la centrale thermique d'Hydro-Québec. Une aire d'entreposage extérieure a également été aménagé pour y stocker du cargo, principalement de l'acier, à ciel ouvert.

Phase 2 – Terminal portuaire

Cette phase consiste en l'installation d'un quai afin d'accueillir des navires. À ce stade du projet, deux types de quais sont à l'étude, soit un quai flottant avec fondation sur pieux ou fondation sur piles de béton armé. Lors de la phase de construction, l'approvisionnement en matériaux se fera exclusivement par voie terrestre, à l'exception des barges qui arriveront par voie maritime. Selon l'évolution du couvert de glace, les barges pourraient être retirées l'hiver. Elles seront entreposées à proximité dans la Zone IP Sorel-Tracy.

Option A – Quai flottant sur pieux

L'installation d'une barge Tobias de 120 m x 32 m, fixée à l'aide de pieux servira de quai de déchargement pour les navires (voir plans, Annexe 2). La section transversale donnant accès à la barge sera elle aussi flottante sur une longueur approximative de 90 mètres. La configuration finale de la section transversale du quai sera associée à la disponibilité au marché (type de modèle disponible) au moment de la période d'achat. Un corridor de 5 mètres de largeur est prévu au tablier de la rampe d'accès pour l'utilisation d'un convoyeur nécessaire au chargement/déchargement des navires, alors que la superficie résiduelle sera disponible pour une circulation de la machinerie. Un total de six (6) pieux permettront d'ancrez la structure au littoral. Un duc-d'Albe d'amarrage sera aussi construit afin d'amarrer les navires.

Cette technologie est utilisée dans plusieurs installations portuaires dont notamment, le port de Valdez en Alaska et le terminal Myrtle Grove Midstream sur la rivière Mississippi, tous les deux aux États-Unis.

Un quai flottant, d'une telle dimension, sera le tout premier dans la voie maritime du Saint-Laurent. Ses surfaces d'accostage et de déchargement sont stables et solides. Son installation nécessite un minimum d'emprise sur le fond marin et d'impact sur l'environnement. Ses pieux d'ancrage sont relativement petits, soit moins de 10 m². Son empreinte écologique est minime en comparaison avec les quais traditionnels, en raison des faibles volumes de remblayage et de dragage du fond marin.

L'emplacement de ce nouveau quai a été choisi, car peu de glace s'y accumule en hiver et la marée y est quasi inexistante.

Le point de fixation du quai de transbordement sera installé sur les structures existantes des blocs de prise d'eau de l'ancienne centrale thermique. En effet, la prise d'eau sera réparée et modifiée et un nouvel appui sera construit pour ancrer le quai projeté à la manière des culées d'un pont. La conversion de ces infrastructures situées dans le littoral du fleuve évitera leur démolition complète et réduit significativement l'impact sur l'environnement et le milieu aquatique. Une section de transition de type métallique ou d'acier sera installée pour permettre le passage de la machinerie et des véhicules entre la structure de l'ancienne centrale thermique et la première section de barge, à la manière d'une rampe de chargement.

Pour la mise en place de cette option de construction, les pieux d'ancrage seront battus ce qui permet d'éviter le forage et l'excavation dans le littoral fluvial.

Option B – Hybride quai flottant et tablier fixe sur piles

En raison de la nature des sols en place, plus particulièrement considérant la présence d'un horizon argileux sur une épaisseur de plus de 50 mètres, il est possible que les pieux ne permettent pas de reprendre les efforts calculés. Dans ce cas, la section transversale du quai, donnant accès à la zone de déchargement, sera un tablier fixe appuyé sur des piles de béton (voir plans, Annexe 2). Les différences ainsi induites en considération de l'option A sont premièrement que la section de transition sera localisée entre le tablier fixe de la section transversale du quai et la barge de déchargement, puis deuxièmement la superficie des piles de béton sera légèrement supérieure à celle des pieux, puisque le diamètre serait de 2,4 m comparativement à celui des pieux prévus à 1 m.

Pour la mise en place de cette option de construction, du forage et de l'excavation locale auront lieu pour asseoir les piles du tablier.

Phase 3 – Infrastructures multimodales

Dans une phase ultérieure, la mise en place de ce nouveau quai impliquera la construction d'infrastructures connexes pour :

- › Le raccordement au réseau ferroviaire existant;
- › La construction d'un réseau de convoyeurs électriques aériens assurant le passage de la marchandise au-dessus de la route 132;
- › La construction de chemins d'accès, à titre de réseau routier local;
- › La construction d'un bureau administratif et autre bâtiment de service, incluant les travaux les travaux d'aménagement extérieur tels qu'aqueduc, égouts, stationnements, éclairage

2.4. Objectifs et justification du projet

QSL opère un quai privé multiusagers depuis plus de 30 ans à Saint-Joseph-de-Sorel. Au fil du temps, la croissance des activités s'est poursuivie et cet endroit qui est devenu une plaque tournante très importante pour les cargaisons d'acier et les fertilisants. Situé au cœur du grenier du Québec, l'intérêt pour une livraison maritime à proximité des utilisateurs finaux (agriculteurs) a constamment

crû au cours des dernières années. Ainsi, le terminal portuaire de Saint-Joseph-de-Sorel est maintenant à pleine capacité, et d'importants temps d'attente pour les navires sont engendrés par cette congestion.

Malgré une amélioration du niveau de service et une optimisation des opérations, le seul quai actuellement opéré représente un goulet opérationnel ne favorisant pas l'atteinte du flux d'échanges nécessaire pour répondre aux conditions et aux attentes du marché.

Actuellement le quai existant, situé au 59, rue Étienne, St-Joseph-de-Sorel, est sollicité à pleine capacité avec des pointes obligeant jusqu'à 30 jours d'attente avant déchargement, en haute saison. Le nombre de jours d'attente au large, avant amarrage au quai, a été comptabilisé à 289 en 2021, démontrant ainsi le manque de fluidité du réseau.

L'ajout d'un nouveau quai et des installations connexes d'entreposage avec accès multimodal représenterait une offre nouvelle au marché qui diminuerait le temps d'attente des navires et améliorerait la fluidité de la chaîne logistique. L'aménagement de ce nouveau terminal permettrait à la fois l'accès au fleuve, à la voie ferrée et à l'autoroute 30. Le premier marché visé par le terminal est l'industrie agroalimentaire, en plus d'engrais, du sel de voirie et de pièces d'acier surdimensionnées.

Ce deuxième poste à quai contribuerait à réduire considérablement (objectif de réduction de 200 jours d'attente) le temps d'attente des navires au large en raison du manque de disponibilité à quai puisque conséquemment, les émissions de gaz à effet de serre (GES) associés au fonctionnement des moteurs des groupes auxiliaires des bateaux seraient réduites. Le transfert de marchandises du réseau routier vers le réseau ferroviaire contribuerait également à la réduction de GES. Ainsi, QSL souhaite construire un nouveau terminal minimisant l'empreinte écologique et résilient en favorisant une adaptation à tout changement climatique.

Le quai serait opéré à partir de terrains limitrophes situés dans la Zone IP de Sorel-Tracy, secteur St-Laurent, une des dix-sept (17) Zone IP reconnues par le Gouvernement du Québec et partie intégrante de la stratégie maritime de ce dernier, visant à « offrir un environnement d'affaires favorable aux investissements privés dans les secteurs de la fabrication, du transport et de la logistique » en procurant « un accès plus direct aux intrants et à une distribution adéquate des marchandises vers les marchés nord-américains et internationaux ».

De plus, notons que le nouveau quai permettrait de réduire la circulation des camions au sein de la communauté de Saint-Joseph-de-Sorel, les redirigeant vers une zone industrielle plus éloignée des quartiers résidentiels.

En somme, l'ajout d'un quai et des infrastructures intermodales dans la Zone IP Sorel-Tracy permettraient :

- › D'offrir une **alternative à la livraison de cargaisons** au quai de Sorel, qui est localisé à l'extrémité de la rue Étienne et ainsi éliminer un goulet d'étranglement dans la chaîne d'approvisionnement;
- › De s'adapter au marché de l'approvisionnement par voie maritime et de permettre une augmentation des volumes à transiger;
- › De **diversifier les importations et les exportations** de la grande région de Montréal et de sa couronne franche;
- › D'augmenter les opportunités de transport intermodal tout en diminuant les conflits entre la circulation industrielle et le milieu résidentiel à l'intérieur du périmètre urbain de Sorel;
- › D'investir pour la construction d'une infrastructure qui, en plus d'avoir une **faible empreinte écologique et de diminuer l'émission de gaz**, présente un fort caractère résilient;

- › De mettre en place un **bras de levier économique pour une zone de développement stratégique à haut potentiel**, ciblée par le Gouvernement du Québec et la Ville de Sorel-Tracy, qui s'inscrit à l'intérieur des paramètres d'un développement durable permettant une réduction des gaz à effet de serre;
- › D'**améliorer les délais de livraison** associés au premier mille en chargeant directement les camions et wagons à partir des convoyeurs raccordés au futur quai;
- › De **diminuer à la fois l'émission des gaz à effets de serre et la congestion autoroutière** du Grand Montréal en transférant le transport de marchandises du réseau routier vers le réseau ferroviaire.

2.5. Activités connexes

De façon à concentrer le transport routier lourd, une voie de contournement du réseau local avec accès rapide à l'autoroute 30 (réseau primaire) à l'aide d'une nouvelle bretelle routière est à l'étape de la planification. Cette optimisation du réseau routier existant vise à éviter l'ajout d'activités de camionnage en dehors du secteur St-Laurent de la ZIP et préserver l'état du réseau routier local existant.

3. Localisation et calendrier de réalisation du projet

3.1. Identification et localisation du projet et de ses activités

Le projet de construction et d'exploitation du nouveau terminal portuaire est localisé dans le secteur Saint-Laurent de la ZIP de Sorel-Tracy, dans la municipalité régionale de comté (MRC) de Pierre-De Saurel, dans la région administrative de la Montérégie (Annexe 1). Selon le schéma d'aménagement de la MRC, l'affectation des lots à l'ouest de la route 132 est de type « Urbaine », tandis que l'affectation des lots à l'ouest de la route 132 est « Industrielle ».

Le point de fixation du quai au rivage se trouve aux coordonnées géographiques suivantes ; 45°59'45.87"N, 73°10'25.72"O. Le point central du complexe multimodal se trouve aux coordonnées suivantes ; 45°59'47.53"N, 73°10'19.83"O.

Les infrastructures du terminal seront construites sur les lots 3 585 417 4 784 170 et 5 405 221 du cadastre rénové du Québec.

Le quai flottant sera construit sur les lots hydriques 6 337 691 et 6 337 690, pour lesquels une entente à long terme devrait être conclue avec le gouvernement du Québec.

3.2. Description du site visé par le projet

D'une superficie de 20,8 ha, le site est situé dans une zone industrialo-portuaire active. Le site est desservi par les utilités publiques (électricité, aqueduc). La ville de Sorel-Tracy est propriétaire des lots sur lesquels sont projetées les infrastructures. Un bail emphytéotique a été signé entre la Ville et QSL.

Milieu aquatique

Des inventaires ont été réalisés en 2015 et en 2021 afin de dresser un portrait de la communauté de poissons et caractériser les habitats du poisson (SNC-Lavalin, 2021 et AECOM, 2015). Plusieurs espèces de poisson ont été capturées, dont 4 espèces à statut particulier, soit l'aloise savoureuse (*Alosa sapidissima*, espèce désignée vulnérable selon la LEMV), l'esturgeon noir (*Acipenser oxyrinchus*, espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable selon la LEMV), l'esturgeon jaune (*Acipenser fulvescens*, espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable selon la LEMV et préoccupante selon la LEP) et le fouille-roche gris (*Percina copelandi*, espèce désignée vulnérable selon la LEMV et préoccupante selon la LEP).

L'habitat du poisson est constitué d'herbiers aquatiques submergés, d'un marais (herbier aquatique émergent) et de zones dénudées d'herbiers, rocallieuses au droit des anciennes prises d'eau et composées de sable, de limon et d'argile partout ailleurs. Aucune frayère connue ou potentielle n'est répertoriée, mais le potentiel pour la fraie est faible pour la majorité des espèces de poisson recensées. Le milieu est un site d'alevinage et constitue une aire d'alimentation pour plusieurs espèces, dont le chevalier cuivré, pour lequel les inventaires ont révélé la présence d'herbiers favorables (SNC-Lavalin, 2021).

Des individus d'*elliptio* de l'Est (*Elliptio complanata*) , de moule zébrée (*Dreissena polymorpha*) et de lampsile rayée (*Lampsilis radiata*) ont été récoltés lors des inventaires (SNC-Lavalin, 2021). Le CDPNQ documente également la présence d'occurrence de l'*elliptio* à dents fortes (*Elliptio crassidens*) et de l'*elliptio* pointu (*Euryenia dilatata*), deux espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables selon la LEMV dans un rayon de 8 km du projet.

Une tortue serpentine, désignée préoccupante en vertu de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP) au niveau fédéral, a été aperçue en 2015. Toutefois, les inventaires 5 km en amont et en aval du quai projeté n'ont révélé la présence d'aucun site potentiel pour la ponte.

La caractérisation des sédiments effectuée dans le cadre du démantèlement de la centrale thermique (AECOM, 2016) révèle des dépassements pour certains critères. Toutefois, l'analyse du cadre de gestion des sédiments conclut au rejet des sédiments en eau libre ou leur utilisation à d'autres fins. Ils pourraient aussi être déposés en terre ferme sans restriction d'utilisation, car les concentrations des sédiments se retrouvent sous le critère A des critères génériques pour les sols.

Milieu terrestre

Le milieu terrestre est anthropisé. Un entrepôt est construit sur l'ancien site de la centrale thermique et le reste du lot est peu végétalisé, à l'exception de friches de première succession. La bande riveraine est constituée d'un enrochement avec des la végétation épars. À l'est de la route 132, où était situé le poste de transformation, le lot est composé de friches herbacées et arbustives, avec quelques arbres épars. La carte des milieux humides potentiels du Québec n'indique la présence d'aucun milieu humide.

Les inventaires menés dans le milieu terrestre ont permis de déterminer que le site à l'étude ne comporte aucun potentiel de sites de ponte pour les tortues et un faible potentiel pour les couleuvres (SNC-Lavalin, 2021)

Le potentiel pour l'avifaune à statut précaire s'avère aussi faible. Un couple de faucons pèlerins, espèce désignée vulnérable au niveau provincial et préoccupante au niveau fédéral, nicheraient toutefois dans le pylône d'Hydro-Québec à un peu plus de 100 m du site (AECOM, 2015). Sa nidification ne serait toutefois pas menacée par les activités du futur terminal portuaire. Une hirondelle rustique, espèce menacée selon le COSEPAC) a été observée durant les inventaires de 2015, mais aucun individu n'a été trouvé en 2021 malgré une recherche exhaustive.

Les inventaires de la végétation terrestre ainsi que de la végétation aquatique n'ont permis de déceler aucune espèce à statut. Quatre espèces végétales exotiques et envahissantes (EVÉE) sont présentes sur le site, soit l'alpiste roseau (*Phalaris arundinacea*), la salicaire pourpre (*Lythrum salicaria*), le butome à ombelles (*Butomus umbellatus*) et le roseau commun (*Phragmites australis*).

Milieu humain

Le quai sera situé dans le fleuve Saint-Laurent en face de l'ancien site de la centrale thermique de Tracy appartenant à Hydro-Québec. Les infrastructures connexes au terminal sont quant à elles situées sur l'ancien site de la centrale thermique, qui a été démantelée entre 2013 et 2015 et dont le site a été reconditionné. Selon une communication reçue d'Hydro-Québec, des avis archéologiques internes ont été émis pour les travaux de démantèlement de la centrale Tracy. Ces avis identifiaient un fort potentiel archéologique à l'emplacement des travaux et dans la région autour. Toutefois, la visite d'un archéologue lors des travaux a permis de conclure à la faible probabilité de découvrir des sols d'origine encore en place et par le fait même de vestiges archéologiques dans la zone des travaux. Le potentiel archéologique riverain, subaquatique et terrestre à l'extérieur du périmètre immédiat de la centrale n'a pas été examiné.

Sur les lots terrestres, un entrepôt destiné à la manutention des futures cargaisons des navires est déjà construit. Au nord du site, Kildair Service exploite un terminal pétrolier accueillant environ 100 navires par année. La mise en place du projet s'insère donc dans un secteur déjà fréquenté par la circulation maritime. Cette entreprise possède également des réservoirs pour entreposer le pétrole à l'est de la route 132. On retrouve également dans le parc industriel quelques entreprises de

construction. Une zone résidentielle longe le fleuve, à environ 200 m au sud de l'entrepôt déjà construit.

La voie maritime du Saint-Laurent se trouve au nord du projet actuel. Le corridor fluvial est fortement achalandé par les navires commerciaux et par des plaisanciers. De nombreux pêcheurs en embarcation fréquentent également le secteur.

3.3. Calendrier de réalisation

Activités	Dates
Dépôt de l'étude d'impact	Automne 2022-Hiver 2023
Avis de recevabilité	Printemps 2023
Information et consultation publique (BAPE)	Printemps 2023
Audience publique (s'il y a lieu)	Été-Automne 2023
Décret gouvernemental	Hiver 2024
Certificat d'autorisation	Été 2024
Début des travaux de construction du quai flottant	Automne 2024
Construction du réseau ferroviaire local et raccordement au réseau primaire Constructions du réseau de convoyeurs aériens	2025
Construction des chemins d'accès/réseau routier Fin des travaux de construction du quai flottant	2026

3.4. Plan de localisation

L'annexe 1 présente la carte de localisation du projet, la zone d'étude locale, les zones d'étude restreintes du milieu biologique et humain ainsi que la localisation des communautés autochtones qui pourraient être intéressées par le projet.

4. Activités d'information et de consultation publique des communautés autochtones

4.1. Activités d'information et de consultation réalisées

Dans l'optique de favoriser l'acceptation sociale ainsi que la viabilité du projet, diverses rencontres ont été réalisées avec les principaux intervenants. Une approche en deux temps, visant en premier lieu, les paliers gouvernementaux concernés, ainsi qu'en deuxième lieu, les différents groupes municipaux et collaborateurs du projet, a permis d'obtenir la perception des experts du milieu.

Dès la fin de l'année 2020, la Ville de Sorel-Tracy et QSL a annoncé via une conférence de presse, qu'elle s'associe à QSL pour développer la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy, secteur Saint-Laurent. Cette annonce a été largement diffusée dans les médias. 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 :

- › Création d'une page dédiée « Projet Zone IP Sorel-Tracy » est activé sur le site web de QSL (<https://qsl.com/fr/project>);
- › Création d'une adresse courriel sur le site web de QSL pour que la communauté puisse écrire directement et poser des questions: communautes@qsl.com;
- › Campagne radio d'une durée d'une semaine : 2 publicités de 30 secondes 2 fois par jour. Le texte de la publicité va comme suit:

« QSL, une entreprise 100 % québécoise, est au cœur de développement économique de la région depuis plus de 30 ans. Nous sommes fiers de faire équipe avec la Ville de Sorel-Tracy pour le développement de la nouvelle Zone industrialo-portuaire. En 5 ans, nous investirons 20 millions, créerons 40 emplois tout en continuant à prioriser l'achat local pour l'approvisionnement et la construction. Pour plus d'information, consultez notre site web QSL.COM, onglet Notre engagement. QSL et la région de Sorel-Tracy, une alliance gagnante! »;

- › Section du site web de QSL « Notre engagement »;
- › Création et distribution d'une brochure d'information sur le projet à 14 750 résidents;
- › Publicités dans le journal les 2 Rives pour les semaines du 16 et 23 février;
- › Plusieurs publications sur le projet sur les médias sociaux de QSL;

En mai 2021, une présentation gratuite à la tribune de la Chambre de commerce en mode hybride présentiel et virtuel a lieu pour présenter le projet de terminal portuaire à Sorel-Tracy. La liste complète des participants se retrouve à l'Annexe 3. En septembre de la même année a eu lieu l'inauguration des premières installations du nouveau terminal de manutention multimodal de la Zone IP de Sorel-Tracy. Encore une fois, l'évènement est couvert par les journaux et les médias sociaux.

Différents intervenants ont été également rencontrés depuis l'annonce du projet, soit le député provincial (CAQ), les représentants du ministère des Transports du Québec, le conseil des maires de la MRC Pierre-de-Saurel, le député fédéral (Bloc Québécois), la Société des parcs industriels de Sorel-Tracy, la Société de développement économique Pierre-de-Saurel, la Chambre de commerce et d'industrie de Sorel-Tracy, les représentants du domaine hydrique du MELCC, l'Administration de pilotage des Laurentides, le ministère fédéral Transports Canada et le ministère de l'Économie et de l'innovation du Québec, Kildair et la Corporation de pilotage du Saint-Laurent central. Des discussions ont également eu lieu avec l'Administration portuaire de Montréal. De manière générale, l'ensemble des parties consultées accueille favorablement le projet.

En complément de ces rencontres, QSL a envoyé des lettres pour proposer d'engager la conversation avec les Premières Nations pour les informer du projet (modèle de lettre envoyée à l'annexe 4). C'est dans le cadre de ce premier envoi qu'une personne désignée chez QSL a été nommée comme point de contact pour répondre aux questions et pour recueillir les commentaires que les communautés pourraient avoir.

Les groupes autochtones ayant été préalablement identifiés comme concernés sont :

- › Les Mohawks de Kahnawake;
- › Les Mohawks de Kanesatake;
- › Les Mohawks d'Akwesasne;
- › Les Abénakis d'Odanak;
- › Les Abénakis de Wôlinak;
- › Les Hurons-Wendats de Wendake

4.2. Activité d'information et de consultation envisagées au cours de la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement

Durant la réalisation des différentes étapes de l'étude d'impact, les intervenants locaux et régionaux seront informés de l'avancement du projet. De manière générale, le processus d'information et de consultation serait divisé en deux phases, soit les consultations préliminaires qui auront lieu dans le cadre de l'avis de projet, suivies d'activités d'information et de consultation élargies. Ces rencontres permettront de comprendre les besoins, les points de vue et les préoccupations des parties prenantes de la région de Sorel-Tracy à l'égard du projet et de préciser les enjeux qui doivent être pris en considération dans le cadre du projet. Certaines parties prenantes feront des recommandations pour bonifier le projet ou lui permettre de mieux s'intégrer au milieu.

Afin de sélectionner les parties à consulter pour la deuxième phase, la liste des parties prenantes sera raffinée en fonction des enjeux ressortis lors de la première phase. Cette étape permettra de regrouper les parties prenantes par thèmes et de prioriser leur implication. Cette analyse se fera à la suite de la réception des bilans des enjeux reçus de la part des gouvernements provinciaux et fédéraux dans le cadre des consultations pour l'émission des directives d'étude d'impact.

La deuxième phase d'activités d'information et de consultation élargies permettrait de présenter et de valider les résultats préliminaires de l'étude d'impact aux parties prenantes et plus généralement au grand public intéressé par le projet. Celui-ci pourra ainsi commenter les résultats des analyses et faire des recommandations pour bonifier le projet avant la finalisation de l'étude d'impact. Certaines parties prenantes pourraient être à nouveau rencontrées, selon les préoccupations qui auront été émises dans le cadre de la première phase de consultation.

Trois activités sont proposées pour présenter les résultats de l'étude :

- › Une rencontre sur invitation avec des groupes environnementaux;
- › Une rencontre sur invitation avec des groupes socio-économiques;
- › Une séance de consultation grand public.

Les rencontres sur invitation incluent une présentation des résultats préliminaires de l'étude d'impact ainsi que des ateliers sur les impacts et enjeux soulevés dans le cadre de l'étude. Pour ce qui est de la séance de consultation grand public, une activité de type porte ouverte serait à privilégier, en fonction de l'évolution de la situation entourant la COVID-19 et des directives en vigueur. La présentation de sujets particuliers sous forme de kiosques thématiques (p. ex. qualité de l'air et GES, bruits, qualité de l'eau) présentés par des experts pourrait aussi être réalisée.

Tout comme pour la première phase de consultation, les commentaires et idées recueillis lors de cette deuxième phase seront documentés dans l'étude d'impact. Les observations sur les enjeux soulevés par tous les acteurs consultés seront listées dans un tableau. De plus, cette section indiquera, s'il y a lieu, les questions et les préoccupations des acteurs consultés auxquelles le projet n'a pu répondre et présentera les raisons pour lesquelles ces éléments ont été omis.

QSL aimerait impliquer les membres du GCNWA, notamment pour la réalisation des travaux additionnels sur le terrain qui pourraient être nécessaires dans le cadre de l'étude d'impact environnemental à la suite de l'analyse de la recevabilité et les engager pour la réalisation d'une étude d'utilisation et d'occupation traditionnelle et pour la réalisation d'une étude de potentiel archéologique. Cette dernière étude serait complémentaire à une étude de potentiel archéologique disponible auprès de la ville de Sorel-Tracy.

Au niveau du milieu humain, et plus particulièrement de l'analyse d'impacts sur la Première Nation W8banaki, le GCNWA et SNC-Lavalin ont développé ensemble une approche innovante d'évaluation d'impacts sur le milieu autochtone. En effet, dans le cadre d'une l'ÉIE passée, un atelier collaboratif d'évaluation d'impacts regroupant des membres clés du GCNWA, du client et de SNC-Lavalin a été organisé pour évaluer ensemble les impacts du projet sur des composantes valorisées d'intérêt de la Nation. Cette approche a également permis d'identifier en groupe des mesures d'atténuation et de bonification d'impacts. Ce type d'atelier collaboratif, bien perçu par les participants, est proposé pour le présent mandat et serait réalisé sur une demi-journée. L'approche de consultation se baserait sur une combinaison d'activités en mode présentiel et/ou virtuel, selon les préférences des parties prenantes.

5. Description des principaux enjeux et impacts appréhendés du projet sur le milieu récepteur

À la lumière des connaissances actuelles, les principaux enjeux anticipés du projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire sont présentés dans les sections suivantes.

5.1. Description des principaux enjeux du projet

Enjeux en phase de construction

- › Préservation de l'habitat du poisson : gestion de l'emprise des travaux et de la qualité de l'eau
- › Préservation de la qualité de l'eau : gestion de la qualité de l'eau et des MES.
- › Préservation du littoral du fleuve Saint-Laurent : gestion de l'érosion et protection des rives.
- › Préservations de la qualité de vie : gestion des équipements lourds; bruit et circulation.

Enjeux en phase d'exploitation

- › Maintien de la qualité de l'air : Les émissions de GES en raison de l'augmentation de l'achalandage local de navire et camion.
- › Retombées économiques : Maintien des emplois
- › Qualité de vie : Bruit des opérations de transbordement et modification de la logistique d'approvisionnement et de transport

5.2. Description des principaux impacts appréhendés du projet sur le milieu récepteur

À la lumière des connaissances actuelles, les principaux impacts anticipés du projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire sont présentés dans les sections suivantes.

Impacts en phase de construction

Milieu physique

L'ensemble des opérations du chantier de même que l'utilisation de la machinerie et la circulation de véhicules de transport constitueront des sources de bruit et de vibrations dans le secteur et des sources d'émission de poussières et de contaminants dans l'air.

La principale modification appréhendée de la qualité de l'eau sera une hausse temporaire des matériaux fins du fond lors des travaux d'implantation des piliers et de tout autre travaux en eau. Toutefois, les matériaux soulevés se redéposeront rapidement lors des interventions.

La mise en place des piliers du quai engendra un impact sur l'environnement sonore sous-marin.

Milieu biologique

Les principaux impacts appréhendés sur le milieu biologique sont reliés au poisson et à l'habitat du poisson.

Une augmentation des matières en suspension (MES) lors des travaux en eau peut induire des effets sur les organismes aquatiques et leurs habitats. Les répercussions sur les organismes aquatiques sont le plus souvent reliées à une modification comportementale (évitement), à un stress physique ou des difficultés respiratoires, à la diminution du taux de survie (par exemple œufs et alevins de poissons) ou la mort des organismes. Enfin, une sédimentation importante des MES peut modifier

considérablement les habitats présents. La dispersion des MES sera toutefois limitée et de faible amplitude durant les travaux en raison de l'application d'une méthode de travail adéquate.

Le bruit sous-marin engendré par les travaux en eau, dont l'installation des pieux, pourrait entraîner un comportement d'évitement des habitats près de la zone des travaux chez les différentes espèces de poissons.

Le site prévu permet toutefois d'éviter les herbiers aquatiques.

Milieu humain

L'implantation du nouveau terminal portuaire aura un effet sur la qualité de vie des utilisateurs du territoire se trouvant en périphérie des travaux. Le dérangement par le bruit est l'impact anticipé. L'augmentation de l'achalandage pourrait également réduire la qualité de l'air de façon temporaire, la poussière et l'émanation de GES étant les principales sources de cet impact.

D'autre part, des retombées économiques sont à prévoir pour la région en raison du besoin de travailleurs durant la construction.

Impacts en phase d'exploitation

Milieu physique

Une augmentation de l'achalandage maritime et du transport routier en phase d'exploitation constitue des sources de bruit de même que des sources d'émission de poussières et de contaminants dans l'air. Toutefois, le projet est situé dans une Zone 'IP, soit un secteur industriel.

Milieu biologique

Les impacts à long terme appréhendés sur la faune aquatique et l'habitat du poisson sont notamment le dérangement par l'augmentation de la navigation ainsi qu'une perte d'habitat par l'emprise du quai sur le littoral fluvial. L'installation de pieux engendrera la perte d'habitats. Cette perte est toutefois de faible superficie puisque le quai flottant repose sur des pieux ayant une emprise totale anticipée de moins de 10 m². Certaines espèces profiteront toutefois de la structure du quai pour y trouver un abri contre le courant et la chaleur.

Milieu humain

Le projet s'insère dans une région dominée par l'industrie agroalimentaire, plus de 80 % de l'utilisation du territoire de la MRC est dirigé vers cette industrie. La mise en place d'un nouveau terminal portuaire permettrait d'approvisionner les producteurs agricoles en engrais et semence, tout en leur permettant d'exporter leur produit. En plus de desservir l'activité économique dominante, la création de ce nouveau projet permet la diversification des services offerts dans la région qui favorisera sa croissance économique. QSL vise avec ce projet le développement de nouvelles expertises notamment dans la manutention de pièce surdimensionnée. Ce nouveau complexe portuaire permettra d'augmenter considérablement la capacité de manutention et améliorera grandement l'offre de transport maritime, le tout en accord avec la stratégie maritime des Gouvernements fédéral et provincial.

L'agrandissement du complexe industrialo-portuaire de Sorel aura ainsi un potentiel attractif pour les investisseurs et s'inscrit dans la vision de développement durable de cette communauté. Des retombées économiques sont donc prévisibles pour la région. La création du terminal portuaire implique une augmentation du trafic maritime, qui risque d'affecter l'environnement sonore. L'approvisionnement engendra une augmentation du transport routier, ce qui pourrait déranger la population locale. Les itinéraires des camions seront donc étudiés pour faciliter la connexion avec l'autoroute pour affecter le moins possible la circulation locale.

6. Émission de gaz à effet de serre

6.1. Émission de gaz à effet de serre

Durant la phase de construction, des émissions de gaz à effet de serre (GES) seront générées par l'utilisation des équipements mobiles terrestres, le transport routier des matériaux granulaires et du béton, le remorqueur et les barges en opération pour la construction et le remorquage de la barge Tobias à partir des Grands Lacs (probablement Port Dover) vers le nouveau terminal. Le projet n'impliquera pas de changements d'affectation des terres et n'aura donc pas de répercussions directes sur les puits de carbone environnants.

Durant la phase d'exploitation, l'objectif de QSL est d'optimiser la réception de la marchandise et de réduire le temps d'attente au large des navires avant d'accoster au terminal du secteur Saint-Joseph. Des émissions de gaz à effet de serre (GES) seront générées par l'utilisation des équipements mobiles terrestres, le transport routier des matériaux, le remorquage des navires au quai, le moteur principal des navires en manœuvre et les moteurs auxiliaires et les chaudières des navires. 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.

7. Autres renseignements pertinents

7.1. Autres renseignements pertinents

QSL possède les distinctions et certifications suivantes :

- › Première entreprise maritime au Canada à adhérer au Pacte mondial des Nations Unies
- › Certification environnementale de l'Alliance verte
- › Société les mieux gérées au Canada

8. Déclaration et signature

8.1. Déclaration et signature

Je déclare que :

- 1° les documents et renseignements fournis dans cet avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Toute fausse déclaration peut entraîner des sanctions en vertu de la LQE. Tous renseignements fournis feront partie intégrante de la demande et seront publiés au Registre des évaluations environnementales.

Prénom et nom

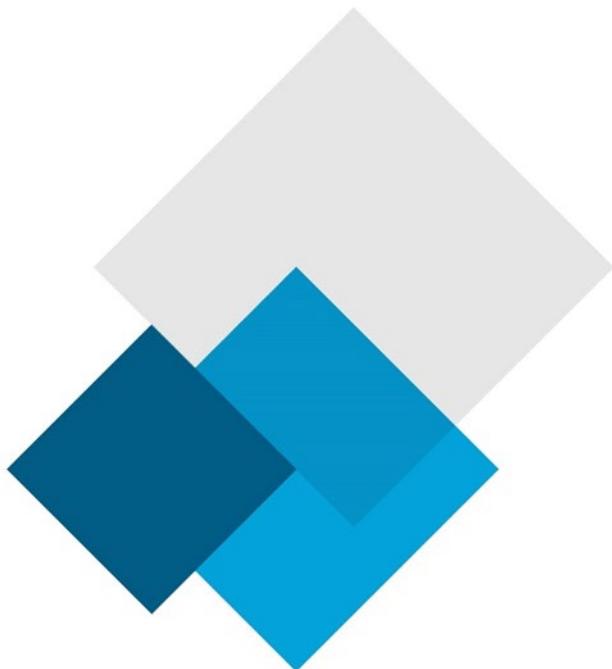
Date

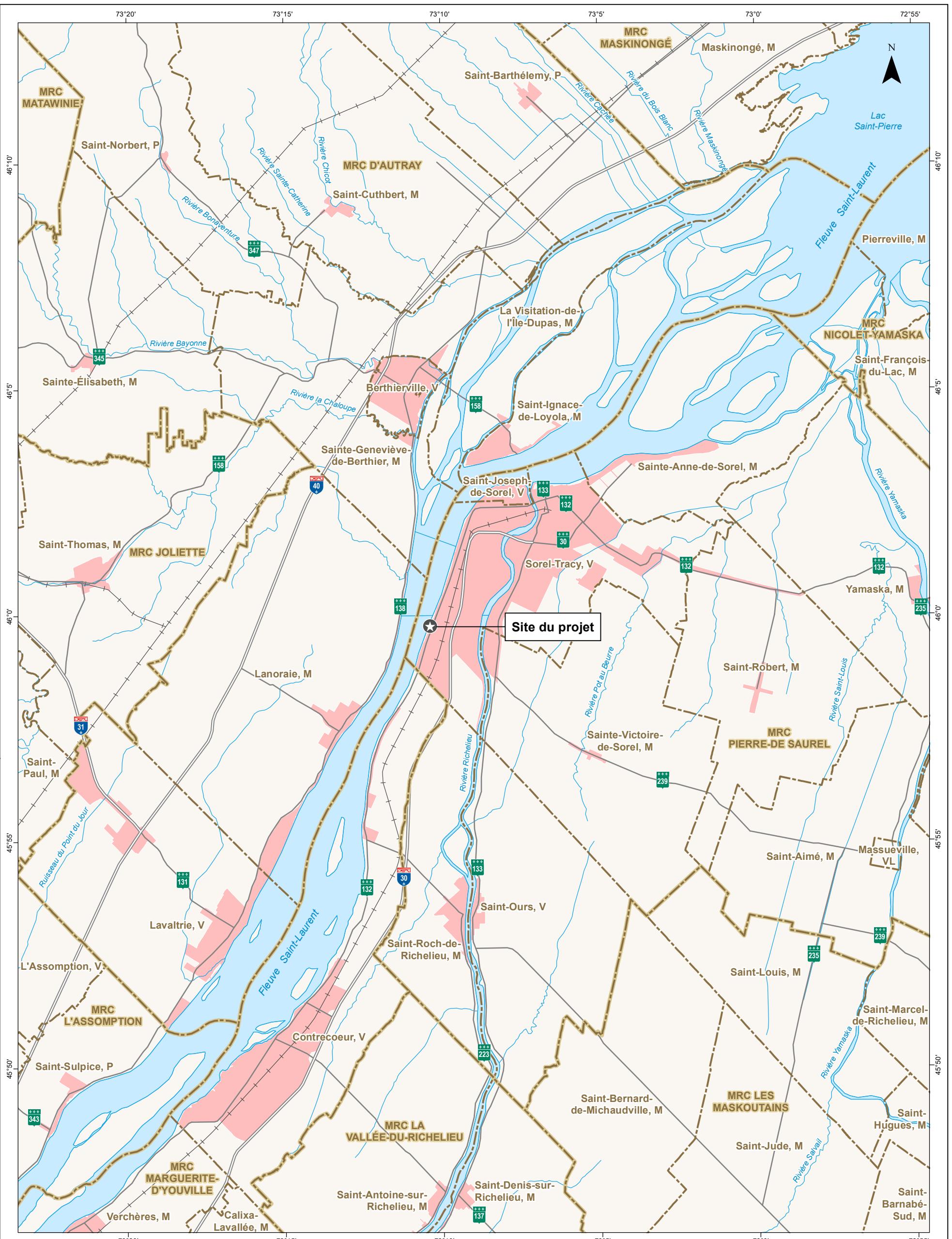
Signature

Annexe 1

Cartes de localisation

- Carte 1 – Localisation du site du projet
- Carte 2 – Premières nations et communautés locales
- Carte 3 – Zone d'étude restreinte
- Carte 4 – Zone d'étude locale – milieu biologique
- Carte 5 – Zone d'étude locale – milieu humain





LIMITES ADMINISTRATIVES

- Limite de municipalité
- Limite de municipalité régionale de comté (MRC)



QSL

Projet d'un nouveau terminal dans la zone
industrialo-portuaire de Sorel-Tracy



Localisation du site du projet

Sources :

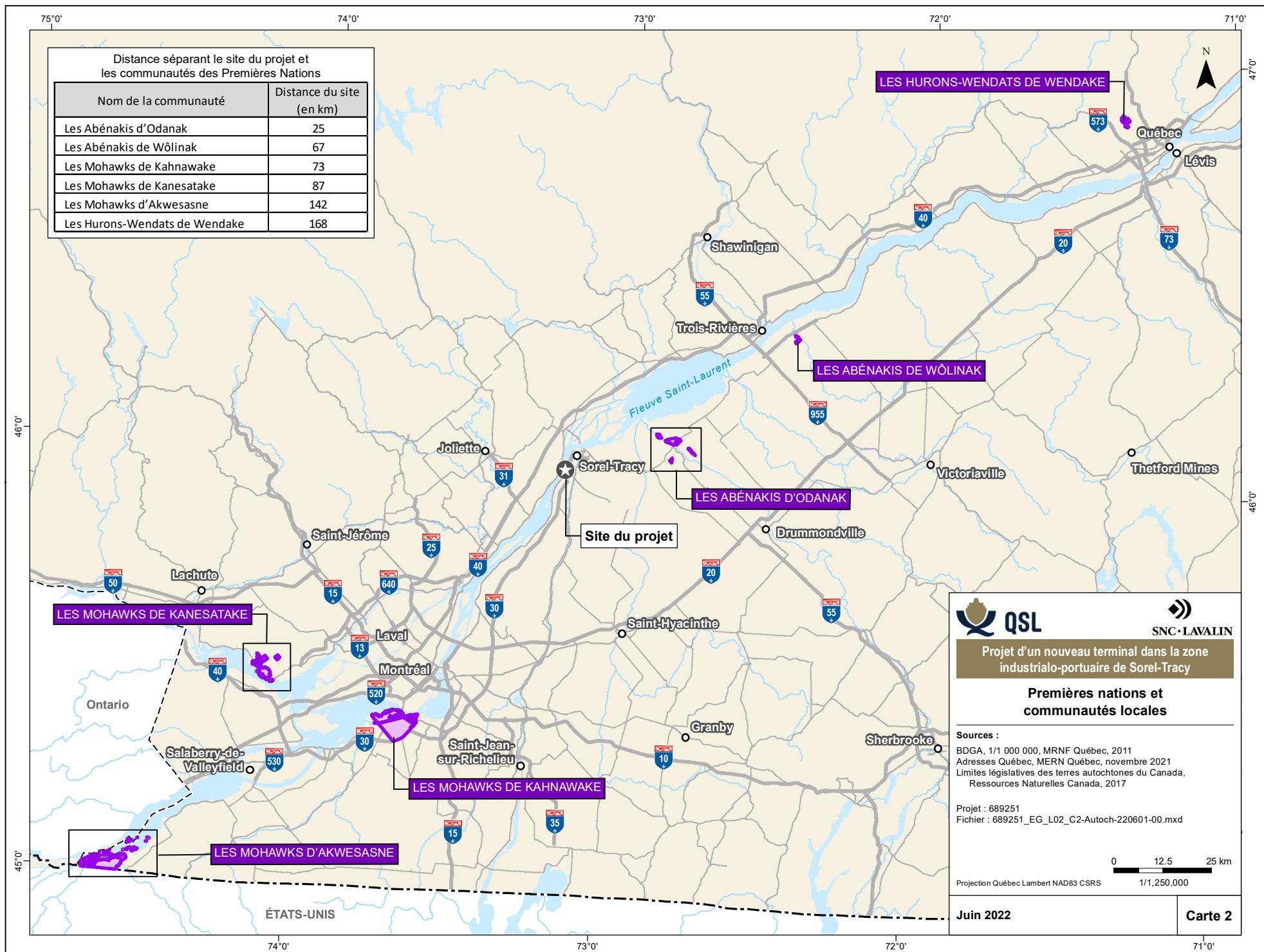
BDTA, 1/250 000, MNR Québec, 2002
GESTIM, MERN Québec, 20 septembre 2021
SDA, 1/20 000, MERN Québec, septembre 2021
Projet : 689251
Fichier : 689251_EG_L02_C1-Localisation-220601-00.mxd

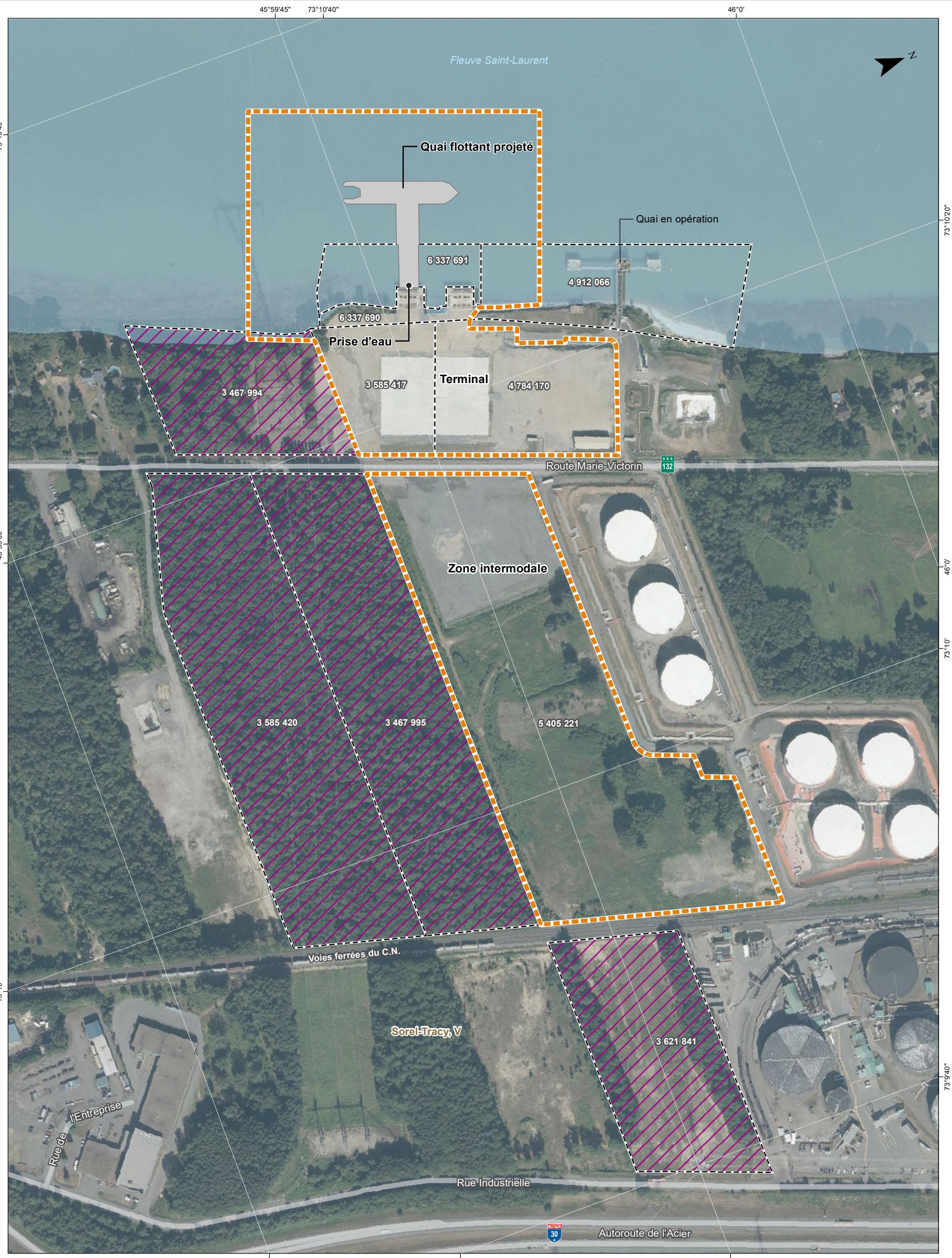
Projection MTM, fuseau 8, NAD83

Juin 2022

0 1.5 3 km
1/150,000

Carte 1





PROJET

- Empreinte du quai flottant projeté
- Zones d'étude
- Terrain pour investissement
- Limite de lot



SNC-LAVALIN

Projet d'un nouveau terminal dans la zone
industrialo-portuaire de Sorel-Tracy

Zone d'étude restreinte

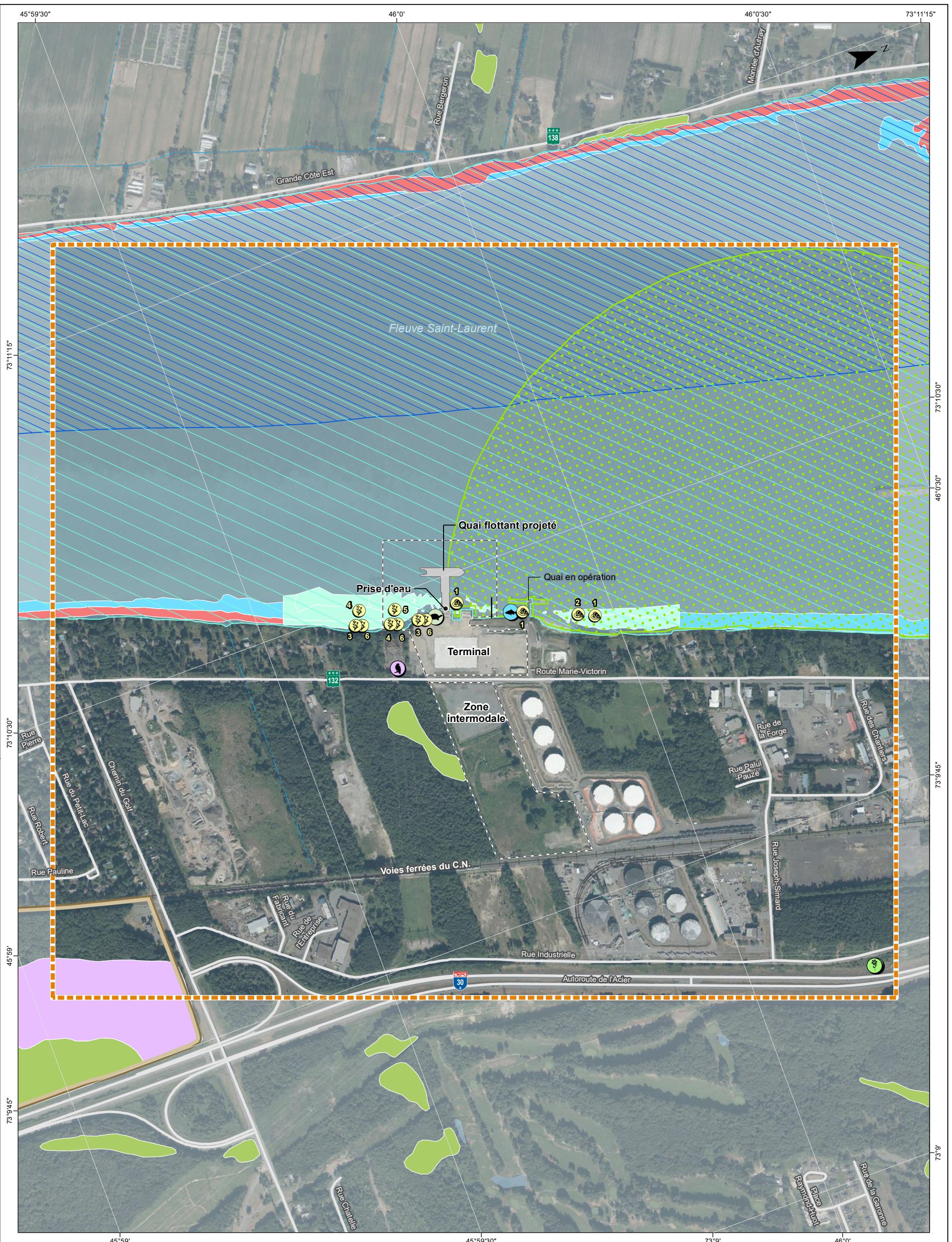
Sources :

Adresses Québec, MERN Québec, novembre 2021
Mosaïque d'orthophotographies aériennes de l'inventaire écoforestier du Québec
méridional, résolution 20 cm, MFPP Québec, 2018
Projet : 689251
Fichier : 689251_EG_L02_C3-ZErestreinte-220601-00.mxd

0 40 80 m
Projection MTM, fuseau 8, NAD83
1/4,000

Juin 2022

Carte 3



PROJET

- Empreinte du quai flottant projeté
- Zone d'étude locale
- Zone d'étude restreinte

MILIEU BIOLOGIQUE

Espèces floristiques à statut

Carex argenté / Carex de Mühlenberg

Espèces fauniques à statut

- Chevalier cuivré
- Elliptio à dents fortes / Elliptio pointu
- Faucon pèlerin
- Fouille roche
- Tortue serpentine

Espèces exotiques envahissantes

- Espèces floristiques exotiques envahissantes
 - Gobie à taches noires
 - Moule zébrée
- Espèces fauniques exotiques envahissantes
 - Alpiste roseau
 - Butomé à ombelle
 - Roseau commun
 - Salicaire commune

Habitats fauniques

- Aire de concentration d'oiseaux aquatiques
- Aire de confinement du cerf de Virginie

Milieux humides

(Canards Illimités du Canada, 2020)

- Eau peu profonde
- Marais
- Marécage
- Tourbière boisée

(SNC-Lavalin, 2021)

- Herbier aquatique



SNC-LAVALIN
Projet d'un nouveau terminal dans la zone
industrialo-portuaire de Sorel-Tracy

Zone d'étude locale – Milieu biologique

Sources :

Adresses Québec, MERN Québec, novembre 2021
GRHQ, MERN Québec, novembre 2019
CPTAQ, 1/20 000, septembre 2021
SDA, 1/20 000, MERN Québec, septembre 2021
Hébergements et route touristiques, Tourisme Québec, avril 2018
Territoires récréatifs du Québec, MERN Québec, octobre 2019

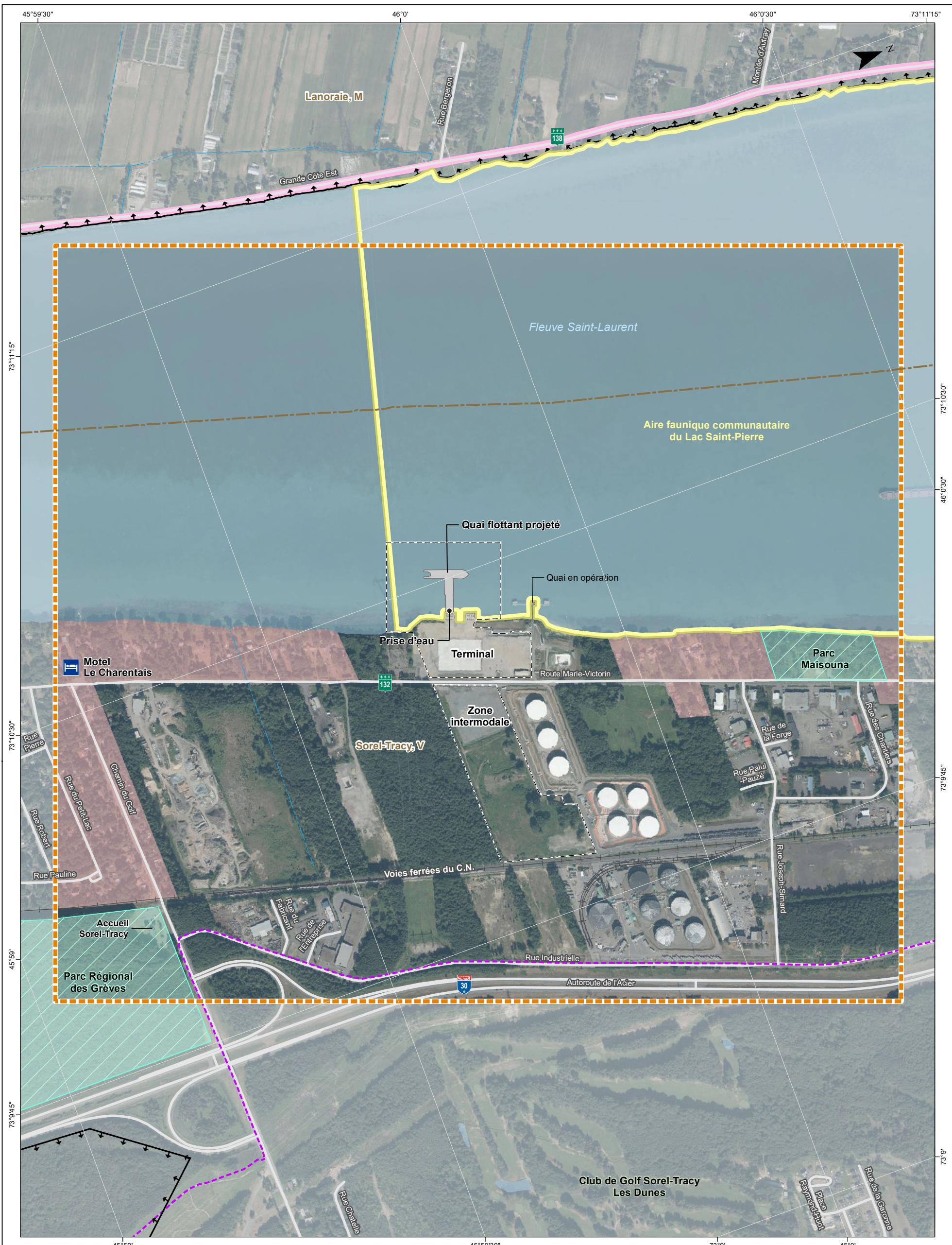
Projet : 689251
Fichier : 689251_EG_L02_C4-ZE lokale_Bio-220601-00.mxd

Projection MTM, fuseau 8, NAD83

1/10,000

Jun 2022

Carte 4



- PROJET
 - Empreinte du quai flottant projeté
 - Zone d'étude locale
 - Zone d'étude restreinte

-  Hébergement touristique
-  Chemin du Roy
-  Sentier de motoquad
-  Parc
-  Secteur résidentiel
-  Aire faunique communautaire
-  Terre agricole protégée

Source imagerie :
Mosaïque d'orthophotographies aériennes de l'inventaire écoforestier
du Québec méridional, résolution 20 cm, MFFP Québec, 2018



Projet d'un nouveau terminal dans la zone industriale-portuaire de Sorel-Tracy

Zone d'étude locale – Milieu humain

Sources :

Adresses Québec, MERN Québec, novembre 2021
GRHQ, MERN Québec, novembre 2019
CPTAQ, 1/20 000, septembre 2021
SDA, 1/20 000, MERN Québec, septembre 2021
Hébergements et route touristiques, Tourisme Québec, avril 2018
Territoires récréatifs du Québec, MERN Québec, octobre 2019

Projet : 689251
Fichier : 689251_EG_L02_C5-ZEllocale_MH-220601-00.mxd
0

Projection MTM, fuseau 8, NAD83



SNC-LAVALIN

ne

10 of 10

ain

10

1

1

1

1

100 200 m

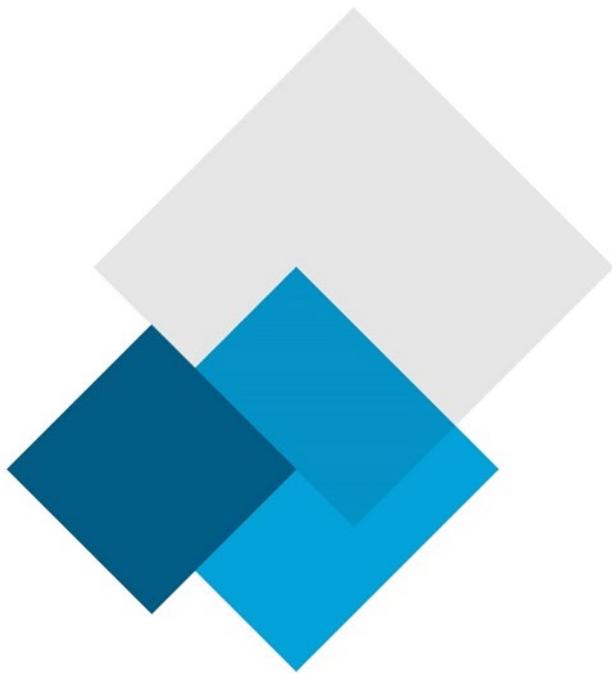
1/10,000

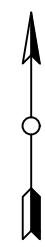
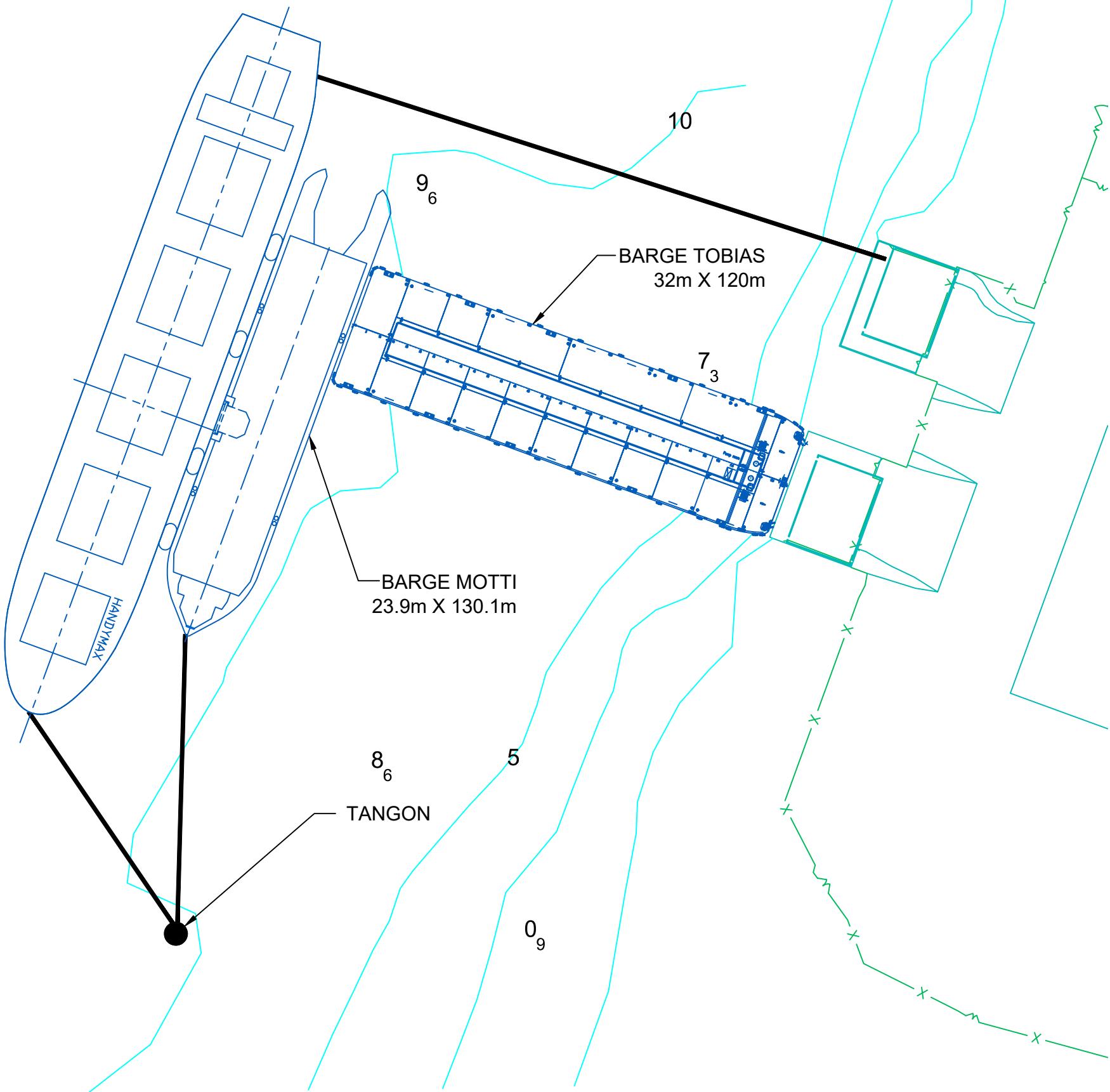
ANSWER

Carte 5

Annexe 2

Plans



12₇

PROPRIÉTAIRE:

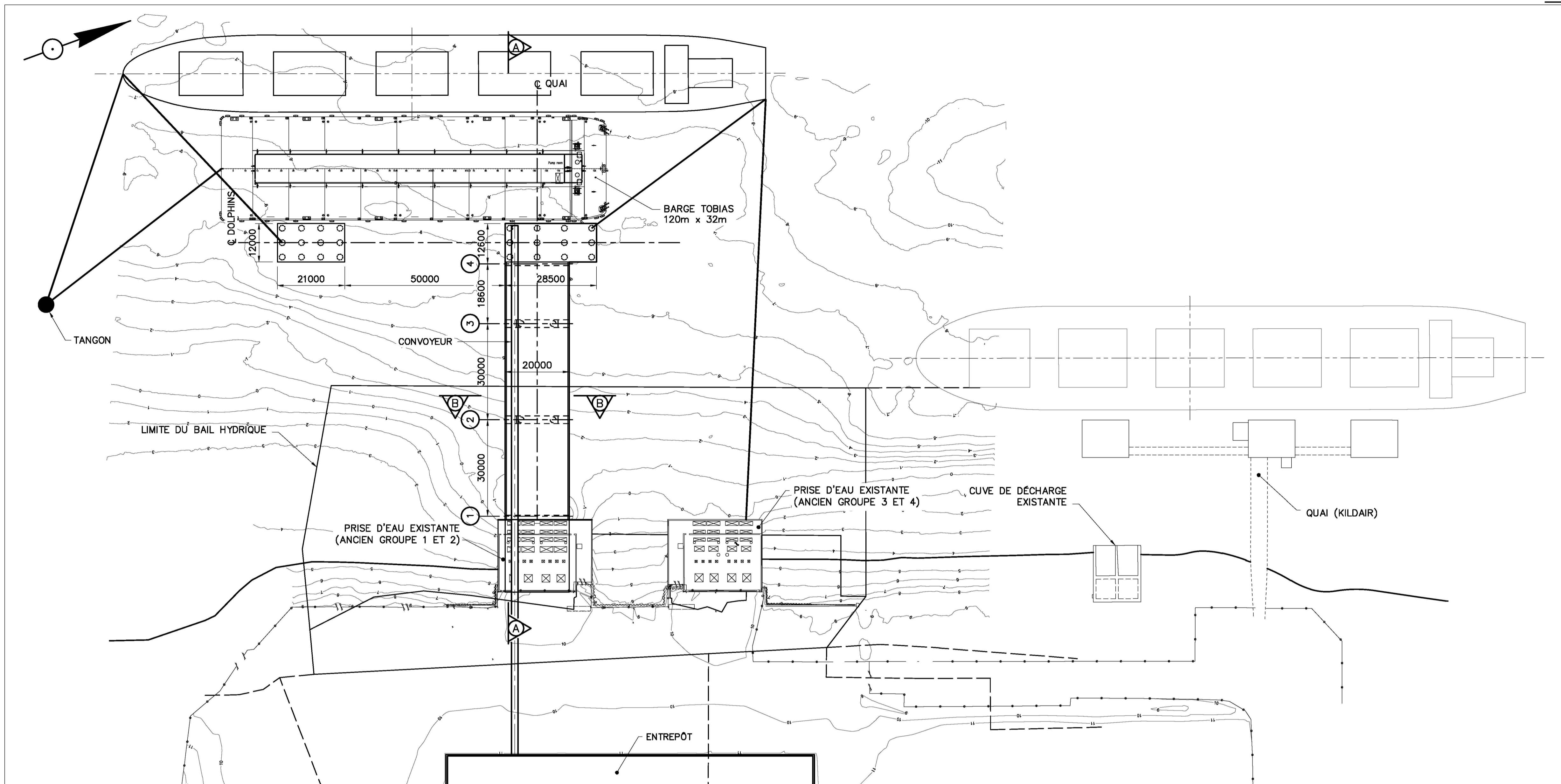
SOREL-TRACY
Secteur Saint-Laurent

LÉGENDE

A	Pour commentaires	E.R.	26/01/2021
No	DESCRIPTION	PAR	DATE

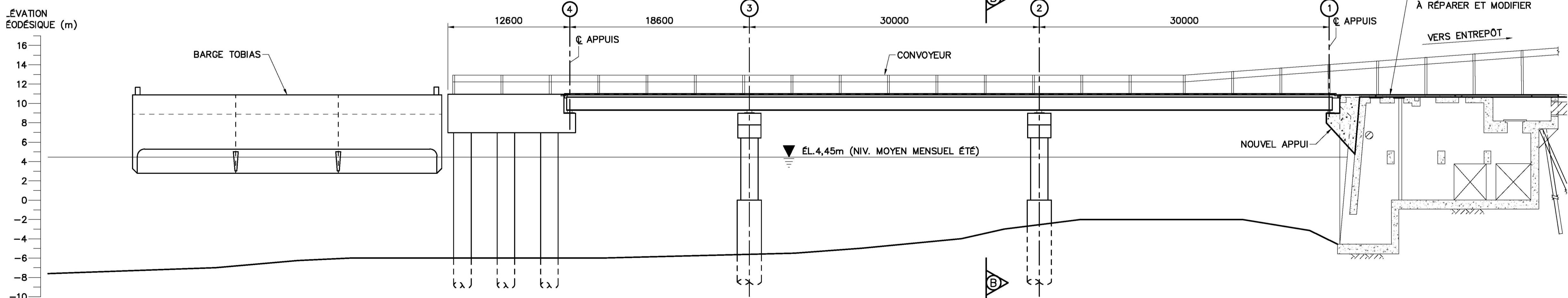
REVISIONS

TITRE:		QUAI FLOTTANT	
CONÇU:		VÉRIFIÉ: Ivan Boileau	
DESSINÉ: E.R.E.		APPROUVÉ:	
No. PROJET:	DATE: 26/01/2021	ÉCHELLE:	1:1250
No. DESSIN: 00000-00-001		REVISION	A



VUE EN PLAN

ÉCH. 1:750



COUPE A-A

ÉCH. 1:250



PROJET:
ZIP ST-LAURENT
SOREL-TRACY
AIRE D'ENTREPOSAGE

CONSULTANTS

GÉRANT DE PROJET: François Paradis, Ing. Ph. D.

INGÉNIERIE: François Paradis, Ing. Ph. D.
Camille Gélinas, Ing.
Jean Morin, tech. princ.

INGÉNIERIE:

CIMA+

T: 418-623-3373
300-1145, boul. Lebourgneuf, Québec QC G2K 2K8 CANADA

LÉGENDE

NOTES:
—L'entrepreneur est tenu de vérifier toutes les dimensions sur ce dessin. Toute erreur ou omission devra être signalé à l'ingénieur avant de procéder aux travaux.
—Aucune dimension ne devra être mesuré directement sur ce dessin.

A — NUMÉRO DU DÉTAIL
B — No. DE LA FEUILLE D'OO
PROVIEN LE DÉTAIL
C — No. DE LA FEUILLE OU
EST DESSINÉ LE DÉTAIL

SCEAU:

Signature du chargé de projet: _____

B	PRÉLIMINAIRE — REV. 1	F.P.	2022-05-20
A	PRÉLIMINAIRE	F.P.	2022-04-22
No.	DESCRIPTION	PAR	DATE
			REVISIONS

TITRE:
**QUAI
OPTION PONT AVEC BARGE
1 DE 2**

CONCU:	François Paradis, ing.	VÉRIFIÉ:	
DESSINE:	Alex Meunier, tech.	APPROUVE:	
No. PROJET:		DATE:	2022-04-22
No. DESSIN CONSULTANT:	Q213012A-Quai-AM-2022-05-20_BARGE.dwg	ÉCHELLE:	INDIQUÉE
No. DESSIN:	00000-01-02-002	REVISION:	A



PROPRIÉTAIRE:
ZIP ST-LAURENT
SOREL-TRACY
AIRE D'ENTREPOSAGE

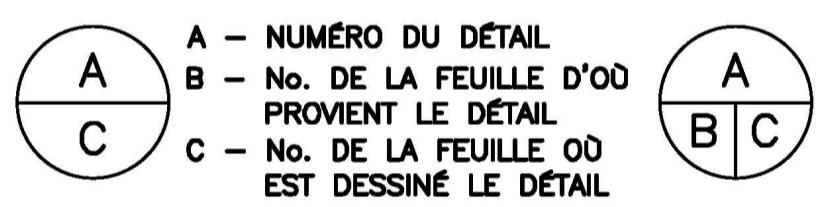
CONSULTANTS

GÉRANT DE PROJET: François Paradis, Ing. Ph. D.
INGÉNIERIE: François Paradis, Ing. Ph. D.
Camille Gélinas, Ing.
Jean Morin, tech. princ.

INGÉNIERIE: CIM+
Q213012A
T: 418-623-3373
300-1145, boul. Lebourgneuf, Québec QC G2K 2K8 CANADA

LÉGENDE

NOTES:
-L'entrepreneur est tenu de vérifier toutes les dimensions sur ce dessin. Toute erreur ou omission devra être signalé à l'ingénieur avant de procéder aux travaux.
-Aucune dimension ne devra être mesuré directement sur ce dessin.



SCEAU:

Signature du chargé de projet: _____

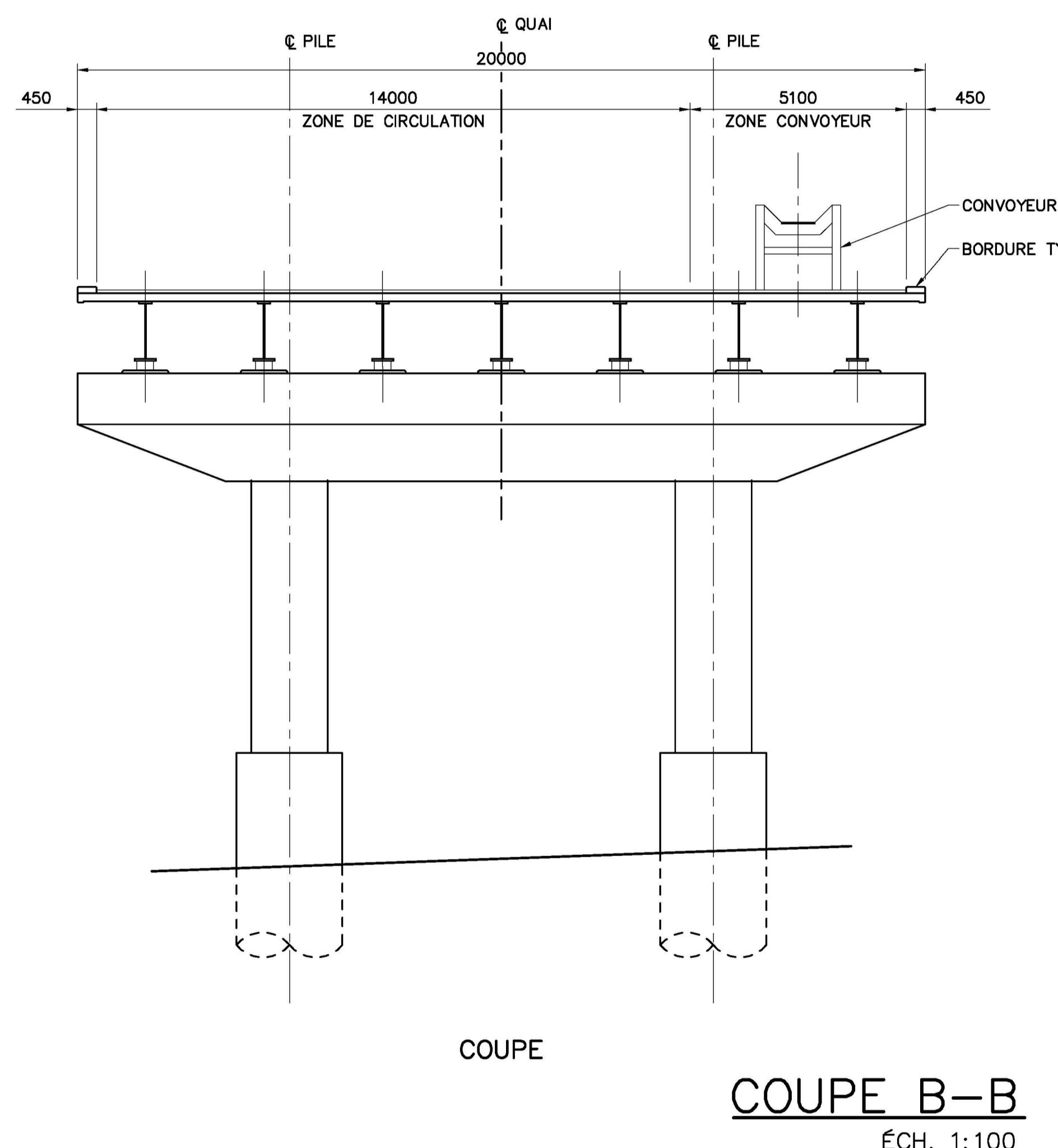
B	PRÉLIMINAIRE - REV. 1	F.P.	2022-05-20
A	PRÉLIMINAIRE	F.P.	2022-04-22
No	DESCRIPTION	PAR	DATE

REVISIONS

TITRE: QUAI OPTION PONT AVEC BARGE 2 DE 2

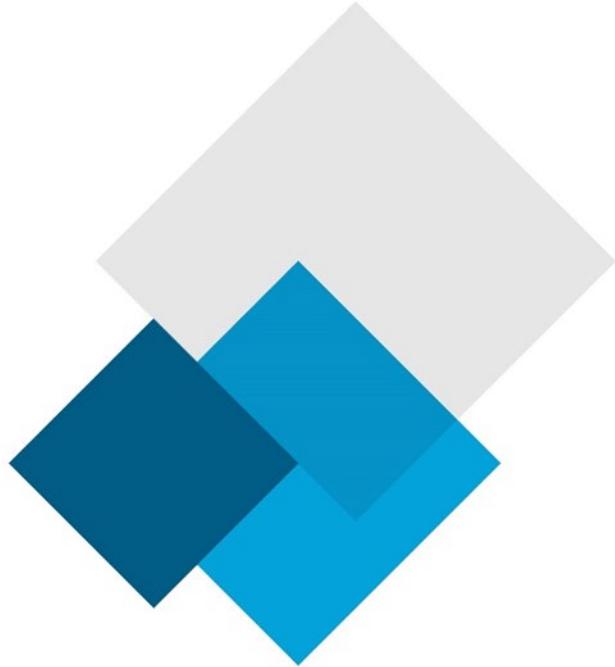
CONCU:	François Paradis, ing.	VÉRIFIÉ:
DESSINÉ:	Alex Meunier, tech.	APPROUVE:
No. PROJET:	DATE:	ÉCHELLE:
No. DESSIN CONSULTANT: Q213012A-Quai-AM-2022-05-20_BARGE.dwg		INDIQUÉE
No. DESSIN:	00000-01-02-003	REVISION:

A



Annexe 3

Liste des invitations aux consultations



Mai 2021

Le 27 mai, 2021, lors d'une conférence de presse virtuelle, la Ville de Sorel-Tracy et QSL annonce qu'ils s'associent pour développer une zone industrialo-portuaire à Sorel-Tracy (Secteur Saint-Laurent).

Invitations envoyés – présentiel

Invités	Noms	Type d'invitation
Ministre de l'environnement	Benoit Charrette	Conférencier
Ministre des transports	François Bonnardel	Conférencier
Ministre déléguée aux transports	Chantal Rouleau	Conférencier
Député de Richelieu	Jean-Bernard Émond	Conférencier
Maire de Sorel-Tracy	Serge Péloquin	Conférencier
DG de Sorel-Tracy	Carlo Fleury	Présentiel
Greffier	René Chevalier	Présentiel
Urbanisme	Vassili-Étienne Buruiana	Présentiel
Urbanisme	Charles guertin	Présentiel
SPIST	Sylvain Ayotte	Présentiel
	Nancy-Annie Léveillée	Présentiel
Directeur Général, Chambre de commerce et d'industrie de Sorel-Tracy	Sylvain Dupuis	Présentiel
Président, Chambre de commerce et d'industrie de Sorel-Tracy	Christian DeGuise	Présentiel
Société Dev Pierre de Saurel -pres CA	Luc-André Lussier	Présentiel
Nouvelle DG/Commissaire industrielle		Présentiel
Préfet de la MRC Pierre-De-Saurel	Gilles Salvas	Présentiel
	Robert Bellisle	Conférencier
	Claudine Couture-Trudel	Conférencier
	Ivan Boileau	Conférencier
VP Solutions d'affaires	Olivier Rochette	Présentiel
VP Op QSL	Steve Quenneville	Présentiel
Directeur Terminal Sorel-Tracy	Maxime Fauteux	Présentiel

Sollio	Nathalie Maltais agr. Directrice, Opérations Fertilisants	Présentiel
	Casper Kaastra	Présentiel
	Simon Baillargeon	Présentiel
Cimat +	François Paradis	Présentiel
Kildair	Daniel Morin	Présentiel

	Jacques Ferraro	<i>Présentiel</i>
Bourgeois Construction	Alain Bourgeois	<i>Présentiel</i>
Sous-Traitants Bourgeois Construction	S/O	<i>Présentiel</i>
		<i>Présentiel</i>
SODES	Mathieu St-Pierre	<i>Présentiel</i>
Hydro-Québec	Mario Boucher	<i>Présentiel</i>
Habitations Richard Hébert	Kevin Hébert	<i>Présentiel</i>
Port de Montréal	Daniel Dagenais	<i>Présentiel</i>
Pilotes Saint-Laurent-Central	Pascal Desrochers	<i>Présentiel</i>
	Antoine Detilly Laberge	<i>Présentiel</i>

Invitation envoyés - virtuel

Invités	Noms	Type d'invitation
Sollio	Émilie Morin-Roy, agr.	Virtuel
CCIST	Linda Barabé	Virtuel
Administrateurs CCIST	Ando Andrianady	Virtuel
	David Lefebvre	Virtuel
	Gaetan Jr. Larivière	Virtuel
	Geneviève Joly	Virtuel
	Ugo Courchesne	Virtuel
	Jacques Mathieu	Virtuel
	Jade Camirand	Virtuel
	Jean-Francois Gagné	Virtuel
	Patricia Salvas	Virtuel
	Patrick Lesieur	Virtuel
		Virtuel
SPIST	Carine Daneau	Virtuel
	J Colette	Virtuel
	Denis Plamondon	Virtuel
	Sylvain Ayotte	Virtuel
	Sylvain Simard	Virtuel
	Serge Mercier	Virtuel
	Nancy-Annie Léveillée	Virtuel
	Serge Dauphinais	Virtuel
Urbanisme	Rubis Francoeur-Chapdeleine	Virtuel
Conseiller régional de la MRC de Pierre-De Saurel	Denis Benoit	Virtuel
Conseiller régional de la MRC de Pierre-De Saurel	Michel Blanchard	Virtuel
Conseillère régionale de la MRC de Pierre-De Saurel	Diane De Tonnancourt	Virtuel
Conseiller régional de la MRC de Pierre-De Saurel	Denis Marion	Virtuel

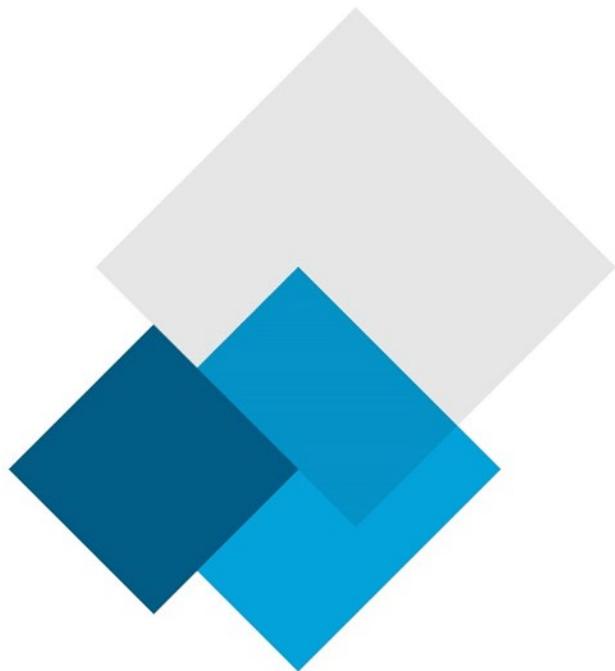
Conseiller régional de la MRC de Pierre-De Saurel	Georges-Henri Parenteau	Virtuel
Conseiller régional de la MRC de Pierre-De Saurel	Michel Péloquin	Virtuel
		Virtuel
		Virtuel
Conseillers municipaux Sorel-Tracy	Mme Sylvie Labelle	Virtuel
	M. Martin Lajeunesse	Virtuel
	M. Stéphane Béland	Virtuel
	M. Benoît Guèvremont	Virtuel
	M. Patrick Péloquin	Virtuel
	M. Olivier Picard	Virtuel
	Mme Dominique Ouellet	Virtuel
Cimat +	Camille Gélinas	Virtuel
		Virtuel
Kildair	Frédéric Normandin	Virtuel
Bourgeois Construction	Étienne Beaulieu	Virtuel
		Virtuel
Hydro-Québec	Chantal Laliberté	Virtuel
Charbonne	Daniel Charrette	Virtuel
L.A Hébert	Pierre-Luc Bouchard	Virtuel
QSL	Mario Deshaies	Virtuel
	Luc Villeneuve	Virtuel
	Pierrot Savard	Virtuel

Invitations envoyés aux médias – présentiel ou virtuel

Invités	Noms	Type d'invitation
CJSO	Jean Lemay	Présentiel ou Virtuel
CJSO	Sylvain Rochon	Présentiel ou Virtuel
Les 2 Rives	Jean-Philippe Morin	Présentiel ou Virtuel
Les 2 Rives	Katy Desrosiers	Présentiel ou Virtuel
Les 2 Rives	Alexandre Brouillard	Présentiel ou Virtuel

Annexe 4

Modèle de lettre envoyé aux Premières Nations



Québec, le 16 mai 2022

PAR COURRIEL

Monsieur Rémy Vincent
Grand chef du Conseil de la Nation huronne-wendat
Conseil de la Nation huronne-wendat
255, place Chef Michel Laveau
Wendake (Québec) G0A 4V0

Objet : Demande de rencontre pour présenter le projet de QSL

Monsieur le Grand chef du Conseil de la Nation huronne-wendat,

Je me présente, Claudine Couture-Trudel, Vice-présidente Stratégie et affaires publiques. Je suis responsable de la consultation des parties prenantes en lien avec les projets de QSL. À cet égard, j'aimerais connaître votre disponibilité pour nous rencontrer dans le but de vous présenter notre projet au cours des prochaines semaines.

Présent dans la région depuis plus de trente ans, QSL souhaite concevoir un quai flottant innovant qui minimisera l'impact sur les fonds marins, tout en favorisant la fluidité des transports et en limitant la croissance du camionnage en zone urbaine. Nous avons déjà procédé à l'inventaire faunique et floristique du site afin de prendre ces derniers en compte dans la conception de notre projet. Nous souhaitons maintenant recueillir les commentaires de diverses parties prenantes afin de compléter notre cueillette d'information pré-projet.

QSL est un acteur clef de la chaîne d'approvisionnement spécialisé en opérations portuaires, en arrimage, en services maritimes en logistique et en transport. QSL a confirmé, en décembre 2020, un partenariat avec la Ville de Sorel-Tracy afin d'y implanter un terminal portuaire sur le site autrefois occupé par l'ancienne centrale thermique d'Hydro-Québec.

En espérant une réponse favorable pour une rencontre de votre part, veuillez accepter, Monsieur le Grand chef du Conseil de la Nation huronne-wendat, l'expression de mes salutations les meilleures,



Claudine Couture-Trudel
Vice-présidente, Stratégie et affaires publiques

c.c. : Mme Maryse Picard, Directrice générale



SNC-LAVALIN

455, Boul. René-Lévesque, 7^e étage
Montréal (Québec) H2Z 1Z3
514-393-1000 - 514-392-4758
www.snclavulin.com

