

AtkinsRéalis



# Étude d'impact environnemental

QSL International Itée

Février 2025

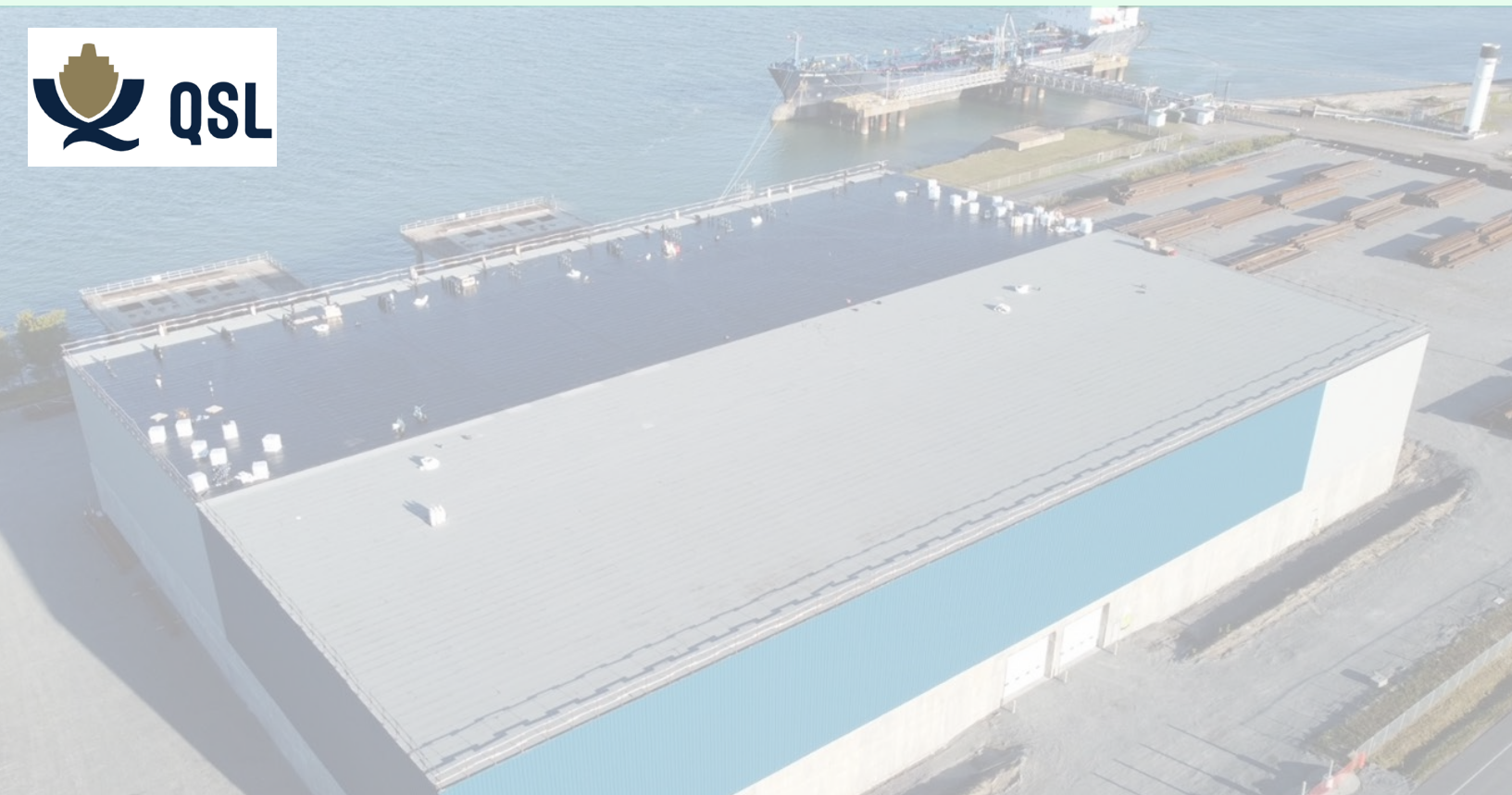
V/Projet n° : 695075

N/Réf: 695075-4E-L06-00

Distribution : Direction des évaluations  
environnementales stratégiques  
Ministère de l'Environnement, de la  
Lutte contre les changements  
climatiques, de la Faune et des Parcs

# Nouveau terminal portuaire de Sorel-Tracy - Secteur Saint- Laurent

## Volume 2, Tome 1 – Annexes



# Table des matières

## Volume 2, Tome 1 - Annexes

- Annexe A. Communiqué de presse (décembre 2020)
- Annexe B. Outils de communication du projet (site web, brochure, publications sur les réseaux sociaux)
- Annexe C. Présentation Powerpoint du projet préparée pour les groupes socio-économiques et environnementaux
- Annexe D. Principales préoccupations soulevées dans le cadre du processus de préconsultation
- Annexe E. Enjeux et préoccupations soulevés par les parties prenantes lors de la consultation avec l'ACÉI dans le cadre de la préparation de la description détaillée de projet
- Annexe F. Lettres envoyées au peuples autochtones pour initier un contact
- Annexe G. Comptes-rendus des rencontres avec les Mohawks, les Abénakis et les Hurons-Wendat
- Annexe H. Lettres envoyées aux peuples autochtones pour signifier la tenue de l'étude d'impact
- Annexe I. Présentation Powerpoint du projet préparer pour les peuples autochtones
- Annexe J. Comptes-rendus des rencontres avec les peuples autochtones pendant l'étude d'impact
- Annexe K. Compte-rendu de l'atelier d'identification des composantes valorisées avec les Hurons-Wendats
- Annexe L. Réponses de QSL aux questions, observations et enjeux soulevés par les peuples autochtones
  - L.1 Préoccupations des Mohawks
  - L.2 Préoccupations des W8banakiak
  - L.3 Préoccupations des Hurons-Wendats
- Annexe M. Résumé des résultats de qualité de l'eau souterraine
  - M.1 Tableau extrait de Qualitas (2011)
  - M.2 Tableau extrait d'EXP (2015)
  - M.3 Tableaux extraits d'Englobe (2018)
  - M.4 Tableaux extraits de CIMA+ (2023c)
- Annexe N. Tableau des oiseaux migrateurs réguliers de la MRC de Pierre-De Saurel et état des connaissances sur la présence dans la ZÉL
- Annexe O. Plans d'avant-projet du quai
- Annexe P. Plan de convoyeur
- Annexe Q. Protection contre l'affouillement



- Annexe R. Arrangement d'amarrage
- Annexe S. Plans d'aménagement de l'entrepôt et de l'aire d'entreposage de vrac
- Annexe T. Plans d'éclairage extérieur
- Annexe U. Éclairage projeté au quai
- Annexe V. Méthode d'évaluation de l'importance des impacts résiduels
  - V.1 Méthode d'évaluation des impacts
  - V.2 Incertitude scientifique
  - V.3 Probabilité d'occurrence des impacts
  - V.4 Réversibilité
  - V.5 Compensation
- Annexe W. Mesures d'atténuation courantes
- Annexe X. Lettre de Groupe Océan
- Annexe Y. Plan des mesures d'urgence en phase d'exploitation
- Annexe Z. Plan des mesures d'urgence en phase de construction



# ANNEXES

# Annexe A. Communiqué de presse (décembre 2020)



## **La Ville de Sorel-Tracy s'associe à l'entreprise QSL pour développer sa zone industrialo-portuaire**

**Sorel-Tracy, le 16 décembre 2020** – La Ville de Sorel-Tracy et l'entreprise québécoise de classe mondiale QSL ont conclu un partenariat pour le développement et l'exploitation de la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy (secteur Saint-Laurent). En vertu de cette entente, QSL développera et exploitera un terminal portuaire sur les terrains de la Ville, là où se dressait autrefois la centrale thermique d'Hydro-Québec.

QSL connaît une croissance importante sur le marché nord-américain et ses installations de Sorel-Tracy sont stratégiques pour la poursuite de son développement. Au cours des deux dernières années, ce sont 15 M\$ que l'entreprise a investis dans la région pour l'ajout d'entrepôts et d'équipements de pointe.

Le partenariat annoncé aujourd'hui se traduira par des investissements additionnels de 20 M\$ dans la région au cours des cinq prochaines années, en plus de créer près de 40 emplois. Actuellement, QSL emploie plus de 100 personnes dans la région et a versé plus 33 M\$ en salaires et en achats locaux au cours des cinq dernières années.

« Ce partenariat avec la Ville de Sorel-Tracy s'inscrit dans la mission de QSL qui souhaite contribuer encore davantage au développement le long de l'axe du Saint-Laurent. Pour QSL, il est primordial de tisser des liens avec les communautés où nous sommes présents. Si un projet ne crée pas de valeur pour toutes les parties prenantes, eh bien, il n'est pas retenu! Aujourd'hui, je crois que nous avons une alliance gagnant-gagnant! C'est une vision d'avenir pour le développement économique de la région de Sorel-Tracy», soutient le président et chef de la direction de QSL, M. Robert Bellisle.

La Ville de Sorel-Tracy consent par emphytéose les terrains de l'ancienne centrale thermique à QSL pour une durée de 30 ans, avec des possibilités de prolongation pour 30 années supplémentaires.

Cette entente constitue le point de départ d'un vaste projet de parc industriel incluant la restauration du site de l'ancienne centrale thermique d'Hydro-Québec. Il faut rappeler que la Ville a fait l'acquisition des terrains adjacents à l'ancienne centrale thermique, entre le fleuve Saint-Laurent et l'autoroute 30. Avec le terminal portuaire, le site offrira tous les accès en intermodalité de transport et il deviendra ainsi un endroit propice aux investissements, à 45 minutes de Montréal.

Le maire de Sorel-Tracy, Serge Péloquin, se réjouit de pouvoir compter sur un partenaire solide et ambitieux comme QSL pour développer ce site unique : « Le terminal portuaire qui sera construit deviendra un levier économique majeur pour l'ensemble de la région de Sorel-Tracy et cela se traduira par de la création de richesse et d'emplois bien rémunérés. »

En plus des taxes foncières et du loyer sur l'emphytéose qui seront perçus, la Ville de Sorel-Tracy obtiendra également des redevances portuaires de l'entreprise QSL. Selon le directeur général de la Ville, M<sup>e</sup> Karl Sacha Langlois, « Il s'agit d'une excellente nouvelle pour la Ville qui pourra ainsi diversifier ses revenus pour ne pas dépendre uniquement des taxes foncières perçues. »

Pour le commissaire industriel de la Ville de Sorel-Tracy, Jacques Thivierge, la construction prochaine de ce terminal portuaire « donnera à la région une porte sur le monde et sur ses marchés en étant connectée au rail, à la voie maritime du Saint-Laurent et au réseau autoroutier ».

D'autres terrains adjacents au futur complexe portuaire, qui totalise 7 millions de pieds carrés, demeurent disponibles pour des développements et sont déjà zonés industriels. La Ville de Sorel-Tracy et l'entreprise QSL s'engagent à travailler en collaboration pour les développer afin de maximiser les retombées économiques locales et régionales.

### **À propos de QSL**

QSL est une entreprise de classe mondiale spécialisée dans l'opération de terminaux maritimes, l'arrimage et le transport. Acteur clef de la chaîne logistique, dont le siège social est à Québec, QSL développe des solutions sur mesure afin d'offrir des méthodes de manutention innovatrices en portant une attention soignée à la marchandise et en contribuant au mieux-être des collectivités au sein desquelles elle opère. Son empreinte socio-économique est impressionnante avec plus de 2 000 employés et des activités qui se déploient dans plus de 40 ports et terminaux répartis au Canada et aux États-Unis. Elle figure au palmarès des *Sociétés les mieux gérées au Canada*, ainsi qu'à celui des *Cultures d'entreprise les plus admirées au Canada*.

[www.qsl.com](http://www.qsl.com)

-30-

Sources :

Claudine Couture-Trudel, vice-présidente, Partenariats stratégiques et affaires publiques, QSL, 418-522-4701, [info@qsl.com](mailto:info@qsl.com)

Dominic Brassard, Chef de la Division des communications de la Ville de Sorel-Tracy, 514-444-7408, [dominic.brassard@ville.sorel-tracy.qc.ca](mailto:dominic.brassard@ville.sorel-tracy.qc.ca)

## **Annexe B. Outils de communication du projet (site web, brochure, publications sur les réseaux sociaux)**



# QSL À SOREL-TRACY C'EST :



Une entreprise de classe mondiale 100 % québécoise spécialisée dans l'opération de terminaux maritimes, l'arrimage et le transport;



Une contribution au dynamisme socio-économique de Sorel-Tracy depuis 1988;



33 M\$ versés en salaires et en achats locaux au cours des 5 dernières années;



20 M\$ investis depuis 2 ans dans ses installations de Sorel-Tracy pour l'ajout d'infrastructures et l'achat d'équipements à la fine pointe de la technologie;



Une approche de développement durable qui propose le plus grand respect de la santé et sécurité, de la sûreté maritime et de la protection de l'environnement.

## QSL ET LA RÉGION DE SOREL-TRACY, UNE ALLIANCE GAGNANTE.



Waterstone  
**LES CULTURES  
D'ENTREPRISE  
LES PLUS  
ADMIRÉES  
DU CANADA**

2020

## UN PARTENAIRE SOLIDE ET AMBITIEUX POUR LA RÉGION DE SOREL-TRACY

qsl.com

# QSL S'ASSOCIE AVEC LA VILLE DE SOREL-TRACY POUR DÉVELOPPER UN COMPLEXE PORTUAIRE



Revalorisation des installations de l'ancienne centrale thermique Hydro-Québec;



Création de **40 emplois** additionnels;



Des investissements additionnels de **20 M\$** au cours des cinq prochaines années;



Soutien à l'achat local pour l'approvisionnement et la construction.



*« Pour QSL, il est primordial de tisser des liens avec les communautés où nous sommes présents. Si un projet ne crée pas de valeur pour toutes les parties prenantes, eh bien, il n'est pas retenu!*

*Aujourd'hui, je crois que nous avons une alliance gagnant-gagnant! C'est une vision d'avenir pour le développement économique de la région de Sorel-Tracy »*

**Robert Bellisle**, Président et chef de la direction de QSL

Pour plus d'informations sur le projet, visitez le [qsl.com/zipsl](http://qsl.com/zipsl)

## UN PARTENAIRE À L'ÉCOUTE DES CITOYENS

Nous avons à cœur les relations avec les citoyens des communautés au sein desquelles nous opérons. Nous poursuivons une démarche d'amélioration continue afin de demeurer chef de file de l'industrie.


Prochainement, nous tiendrons des séances d'information afin de pouvoir échanger avec les citoyens de la région. Nous vous invitons à surveiller vos médias locaux afin d'obtenir toute l'information concernant ces séances.

Vous pouvez également nous faire part de vos préoccupations et de vos suggestions par courriel : [communautes@qsl.com](mailto:communautes@qsl.com)



# CAMPAGNE PUBLICITAIRE SOREL-TRACY

## Résultat

MEDIUM ET COMPAGNIES	DÉTAIL	PRODUIT	AUDIENCE ATTEINTE	DATE
RADIO CJSO	1 annonce radio de 30 secondes – 2 fois par jour 7h45 et 12h15 – pendant 7 jours	<p>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.</p> <p>QSL et la région de Sorel-Tracy, une alliance gagnante!</p>	54600 auditeurs	8-14 février
JOURNAL Le journal des 2 Rives	Publication d'une publicité corporative ½ page – 2 semaines		<p>60000 Lecteurs</p> <p>ZONE :</p> <p>Sorel-Tracy, Massueville, Saint-Aimé, Saint-David, Saint-Gérard-Majella, Saint-Ours, Saint-Robert, Saint-Roch-de-Richelieu, Sainte-Anne-de-Sorel, Sainte-Victoire-de-Sorel, Yamaska, Saint-Joseph-de-Sorel et Contrecoeur. Route de dépôts commerciaux incluant Pierreville, Odanak et St-François-du-Lac</p>	<p>16 février</p> <p>23 février</p>

BROCHURE  
Distribué par  
Publisac -  
Imprimé par  
Imprimerie  
Cournoyer

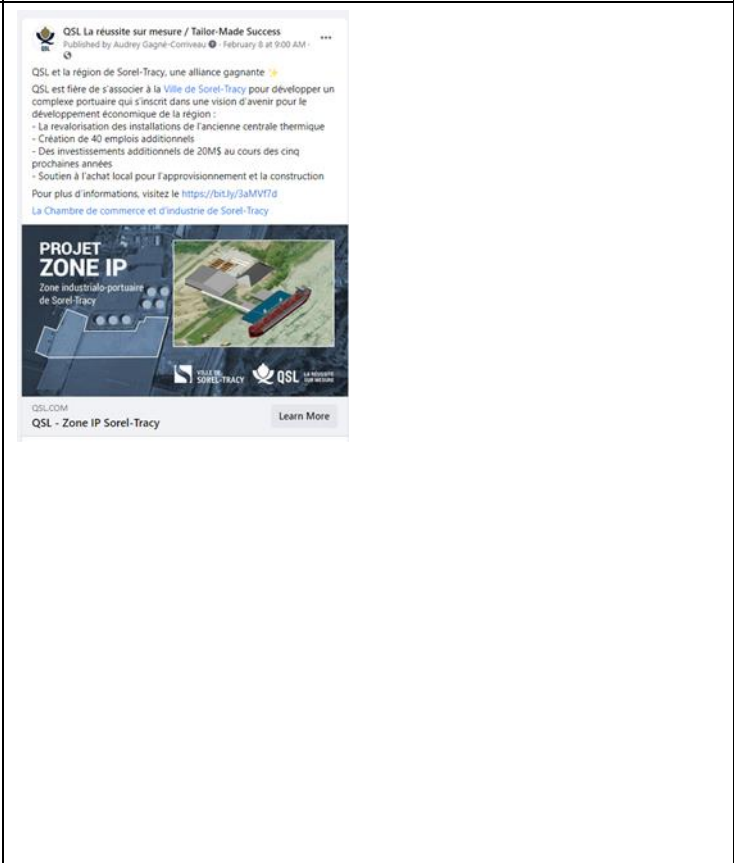


14750 Portes  
(Voir carte Publisac Zones choisie)

16 février

MÉDIAS SOCIAUX  
Facebook

« Post » sur le site, plus un « boost » pour rejoindre la communauté de Sorel-Tracy



Performance for Your Post

25959 People Reached

206 Likes, Comments & Shares

2922 Post Clicks

0	996	1926
Photo Views	Link Clicks	Other Clicks

NEGATIVE FEEDBACK

0 Hide All Posts    1 Hide Post

0 Report as Spam    0 Unlike Page

206 Likes, Comments & Shares

BRANDED CONTENT DISTRIBUTION View Breakdown

25578	769	24855
Total Reach	Organic Reach	Paid Reach

98152	809	97343
Total Impressions	Organic Impressions	Paid Impressions

Lien

8 février

MÉDIAS  
SOCIAUX  
Linkedin

« Post » sur le  
site »



30 personnes – aimés

Plusieurs Commentaires  
favorables

esure / Tailor-Made Success [Vue super adminis](#)

Statistiques ▾ Activité 99 et +

Impressions organiques : 1 485 impressions Mas

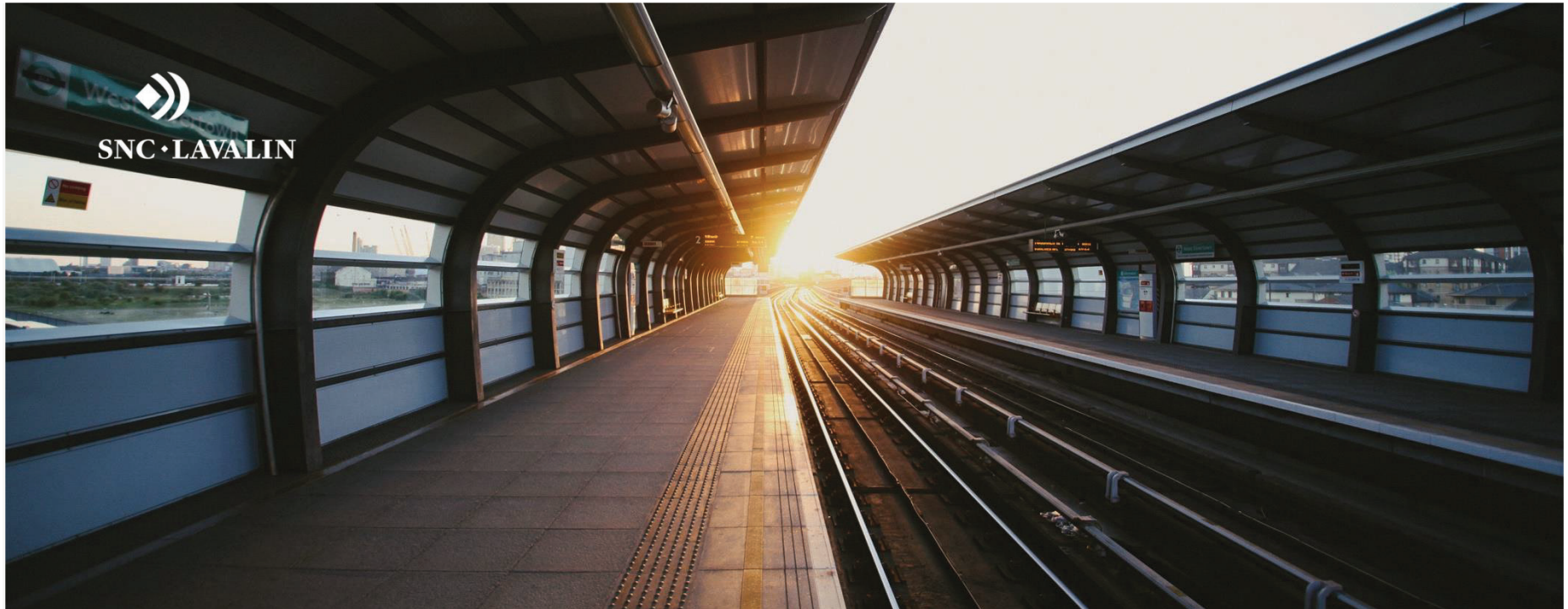
Statistiques organiques ⓘ  
Cible : tous les abonnés

1 485 impressions	30 Réactions	3,97% Taux de clics
3 commentaires	8 partages	59 clics
6,73% Taux d'engagement		

8 février

# **Annexe C. Présentation PowerPoint du projet préparée pour les groupes socio-économiques et environnementaux**





Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire dans la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy – Consultation avec les organismes socioéconomiques



Le 19 juillet 2022

## Objectifs de la rencontre

- › Rôles et responsabilités de SNC-Lavalin et de QSL;
- › Présentation des organismes contactés;
- › Brève présentation du projet de QSL;
- › Présentation du territoire à l'étude;
- › Échange sur les composantes valorisées du territoire;
- › Discussion autour des enjeux et des préoccupations;
- › Varia



## Rôles et responsabilités

**Promoteur du projet**



**En partenariat avec la Ville**



**SOREL-TRACY**

**Mandataire de l'étude d'impact  
du projet**



**SNC • LAVALIN**

## Liste des organismes contactés

- › AREQ secteur Bas-Richelieu
- › Carrefour jeunesse-emploi de Pierre-De Saurel
- › Corporation de développement communautaire Pierre-De Saurel (CDC)
- › Ligue navale du Canada – succursale Sorel-Tracy
- › Club nautique de Berthierville (sur la rive nord)
- › Club de golf Sorel-Tracy les Dunes
- › Club V.T.T. Vagabond du Bas-Richelieu
- › Aire faunique communautaire du lac Saint-Pierre



# OPÉRATEUR DE TERMINAUX MARITIMES

QSL est un acteur clé de la chaîne d'approvisionnement dans l'opération de terminaux portuaires, l'arrimage, les services maritimes, la logistique et le transport à travers l'Amérique du Nord.

Nous manutentionnons les marchandises avec soin, sommes à l'écoute des besoins spécifiques de chaque client et contribuons au mieux-être des collectivités où nous opérons.

+ 2000 employés

+ 26 millions de tonnes manutentionnées annuellement

63 terminaux en Amérique du Nord

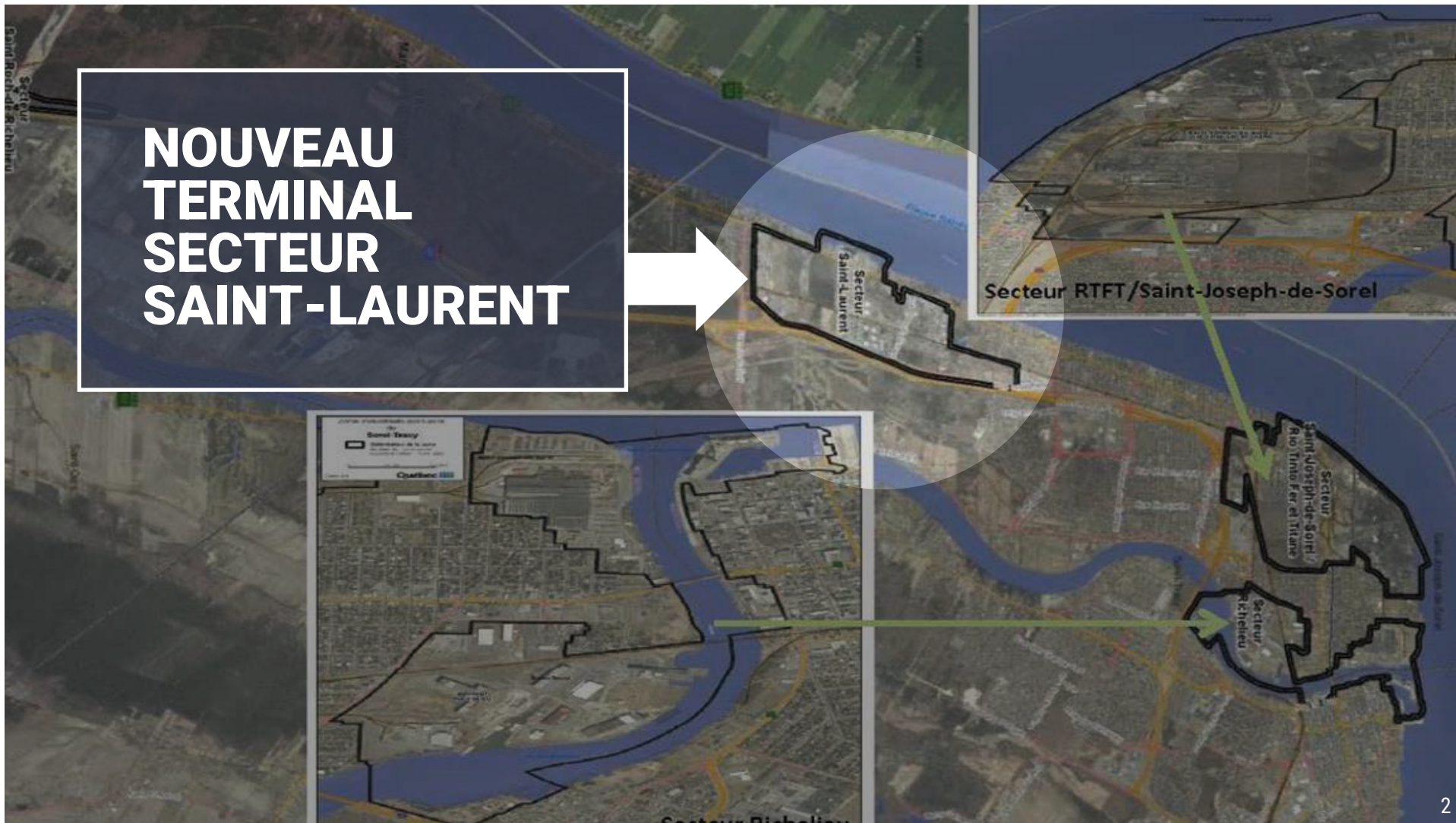




## LA FORCE DU RÉSEAU

- › Agilité et flexibilité
- › Ancré dans les communautés
- › Équipes multidisciplinaires
- › Vaste flotte d'équipements mobiles

# NOUVEAU TERMINAL SECTEUR SAINT-LAURENT





# UN PROJET PORTEUR POUR LA RÉGION

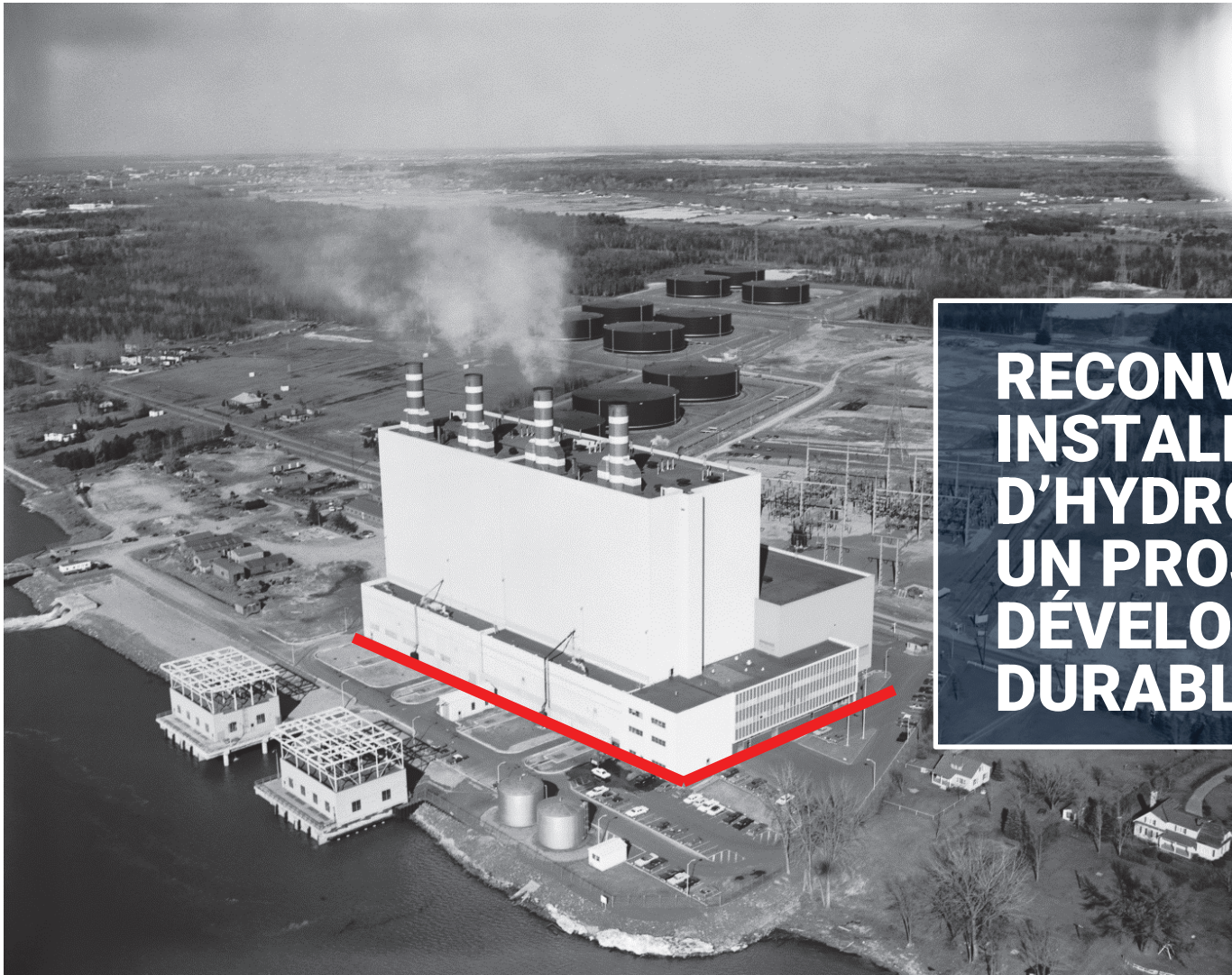
- › Un projet de développement durable
- › Réduction du temps d'attente des navires
- › Approvisionnement en circuit court/optimisation
- › Réduction du volume des camions en zone densément urbaine
- › Levier de développement économique régional misant sur l'intermodalité
- › Création d'emplois et achats locaux
- › Un véritable partenariat
- › Un investissement privé de plus de 20 millions \$

**RECONVERSION DES  
INSTALLATIONS  
D'HYDRO-QUÉBEC:  
UN PROJET DE  
DÉVELOPPEMENT  
DURABLE**





**1963:  
CONSTRUCTION  
DES PRISES D'EAU  
DE LA CENTRALE  
THERMIQUE**



**RECONVERSION DES  
INSTALLATIONS  
D'HYDRO-QUÉBEC:  
UN PROJET DE  
DÉVELOPPEMENT  
DURABLE**



**RECONVERSION DES  
INSTALLATIONS  
D'HYDRO-QUÉBEC:  
UN PROJET DE  
DÉVELOPPEMENT  
DURABLE**



**RECONVERSION DES  
INSTALLATIONS  
D'HYDRO-QUÉBEC:  
UN PROJET DE  
DÉVELOPPEMENT  
DURABLE**

27.10.2017



# RECONVERSION DES INSTALLATIONS D'HYDRO-QUÉBEC: UN PROJET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

2015/06/16 13:42



**RECONVERSION DES  
INSTALLATIONS  
D'HYDRO-QUÉBEC:  
UN PROJET DE  
DÉVELOPPEMENT  
DURABLE**

■ Quai

■ Terminaux

■ Aménagement et développement

■ Terrains de la Ville

**7 MILLIONS  
PIEDS CARRÉS**





- › Sel de route
- › Produits agricoles
- › Acier
- › Pièces surdimensionnées
- › Cargaison générale
- › Grands projets

# PRODUITS MANUTENTIONNÉS

LES SOCIÉTÉS  
LES MEUX  
GÉRÉES

Winnipeg  
LES CULTURES  
D'ENTREPRISES  
LES PLUS  
ADMIRÉES  
DU CANADA  
2020

**PHASE 1: 10M\$**



**ZONE DE  
MANUTENTION  
MULTIMODALE**

Location de terrains par QSL

Construction d'un entrepôt



## PHASE 2: 10M\$

# TERMINAL PORTUAIRE

### Études préparatoires

- ✓ Inventaires faunique et floristique
- ✓ Reconnaissance géotechnique
- ✓ Étude des solutions
- ✓ Simulations pilotage
- ✓ Étude hydraulique et des glaces
- ✓ Dépôt avis de projet



## (SUITE) PHASE 2: 10M\$

# TERMINAL PORTUAIRE

### Activités à venir

Consultation groupes  
environnementaux

Consultation communautés  
autochtones

Déclaration initiale de projet

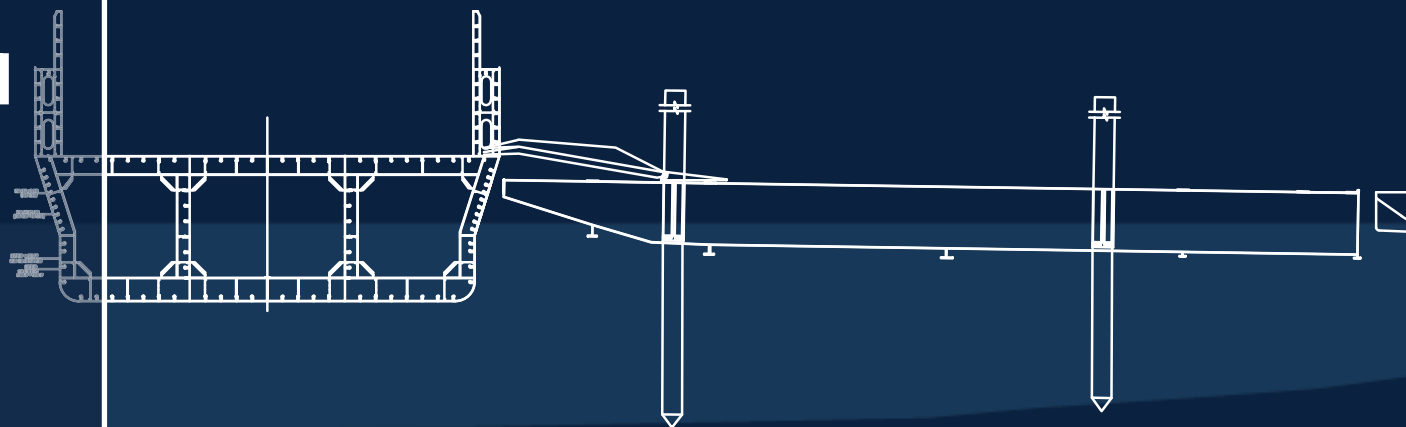
Rencontres et obtention des  
autorisations

Conception plan et devis +  
Construction

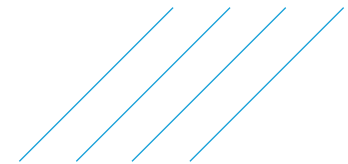
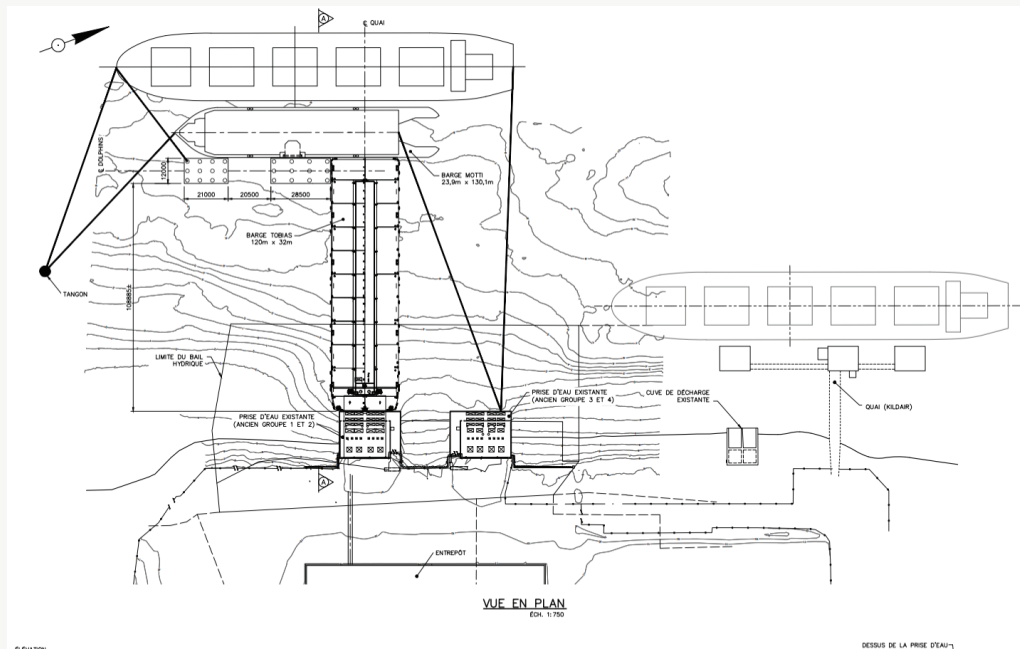




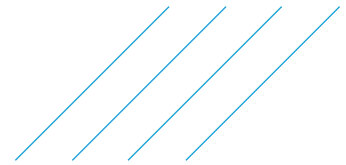
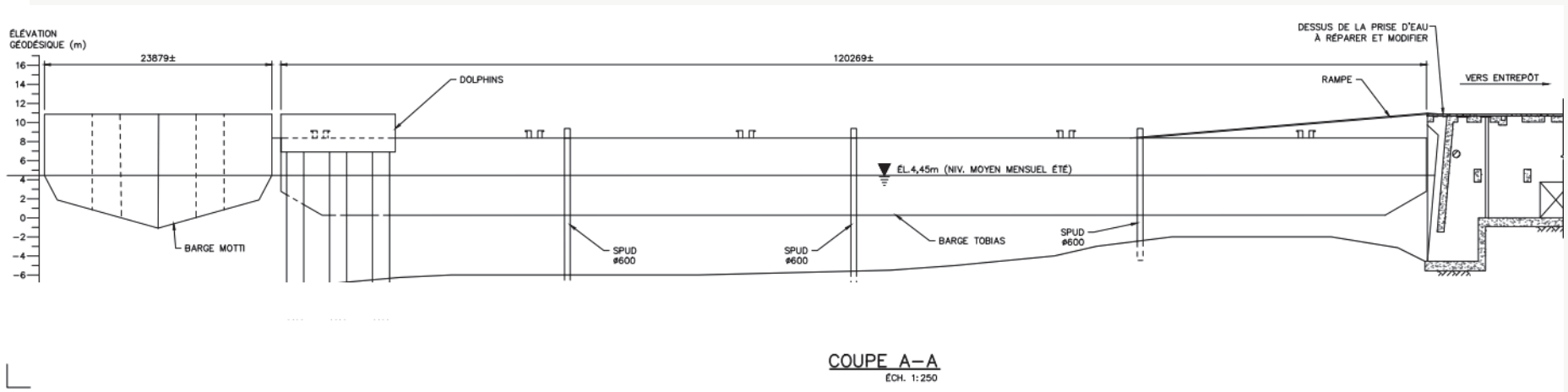
**UN  
IMPACT  
RÉDUIT  
AU  
MAXIMUM  
SUR LE  
MILIEU  
MARIN**



# Option sur pieux (deux barges)

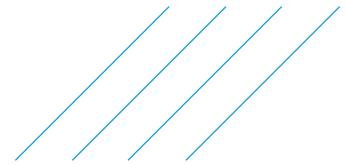
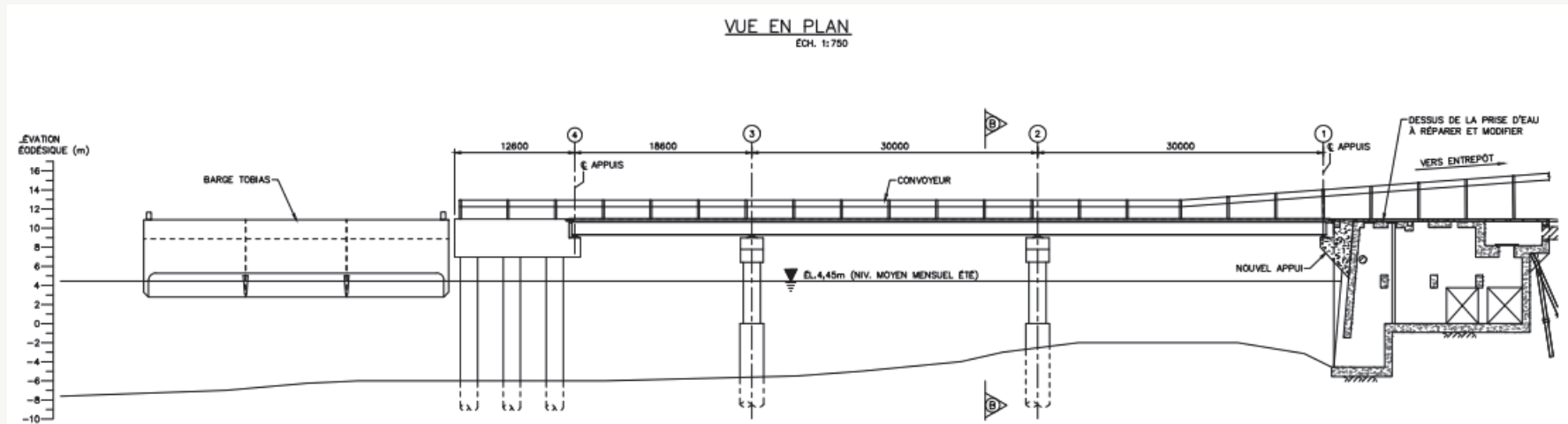


# Option sur pieux (deux barges)





# Option structure piles et barges



# ACCEPTABILITÉ SOCIALE ET COHABITATION

« Si un projet ne crée pas de valeur pour toutes les parties prenantes, eh bien, il n'est pas retenu. »

Robert Bellisle, Président et chef de la direction, QSL

- › Campagne d'information locale – Médias locaux, publipostage, radio locale, médias sociaux
- › Mise sur pied d'une page web afin d'informer la population au sujet des prochaines étapes
- › Rencontres publiques d'information

**QSL LA RÉUSSITE QUI MESURE**

**ZONE IP SOREL-TRACY**

QSL S'ASSOCIE AVEC LA VILLE DE SOREL-TRACY POUR DÉVELOPPER UNE ZONE INDUSTRIAL-PORTUAIRE DANS LE SECTEUR SAINT-LAURENT.

QSL À SOREL-TRACY C'EST :

- Une entreprise de classe mondiale
- Une contribution à l'économie
- 32 M\$ investis depuis 2 ans dans les infrastructures de Sorel-Tracy
- Une expertise de développement durable

**PROJET ZONE IP**  
Zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy

**UN PARTENAIRE SOLIDE ET AMBITIEUX POUR LA RÉGION DE SOREL-TRACY**

**UN PARTENAIRE À L'ÉCOUTE DES CITOYENS**

QSL.COM  
QSL - Zone IP Sorel-Tracy

26 015 Personnes touchées | 3 162 Interactions

Boostée le 8 février à 12:52 Par Audrey Gagné-Corveauro

Personnes touchées: 26 K | Clics sur un lien: 982

114 | 38 commentaires 28 part.

Alain Gagnon: Très beau projet

J'aime · Répondre · Envoyer un message · 1 sem

Léontine Pelletier: Cool, cela va être bon pour nous tous.

J'aime · Répondre · Envoyer un message · 1 sem

**LES SOCIÉTÉS LES MIEUX GÉRÉES**

Wirecraze  
**LES CULTURES D'ENTREPRISE LES PLUS ADMIRÉES DU CANADA**  
2020

# ATOUPS, DÉFIS ET PROCHAINES ÉTAPES



DÉMARCHAGE & CONSULTATIONS



MAIN-D'OEUVRE

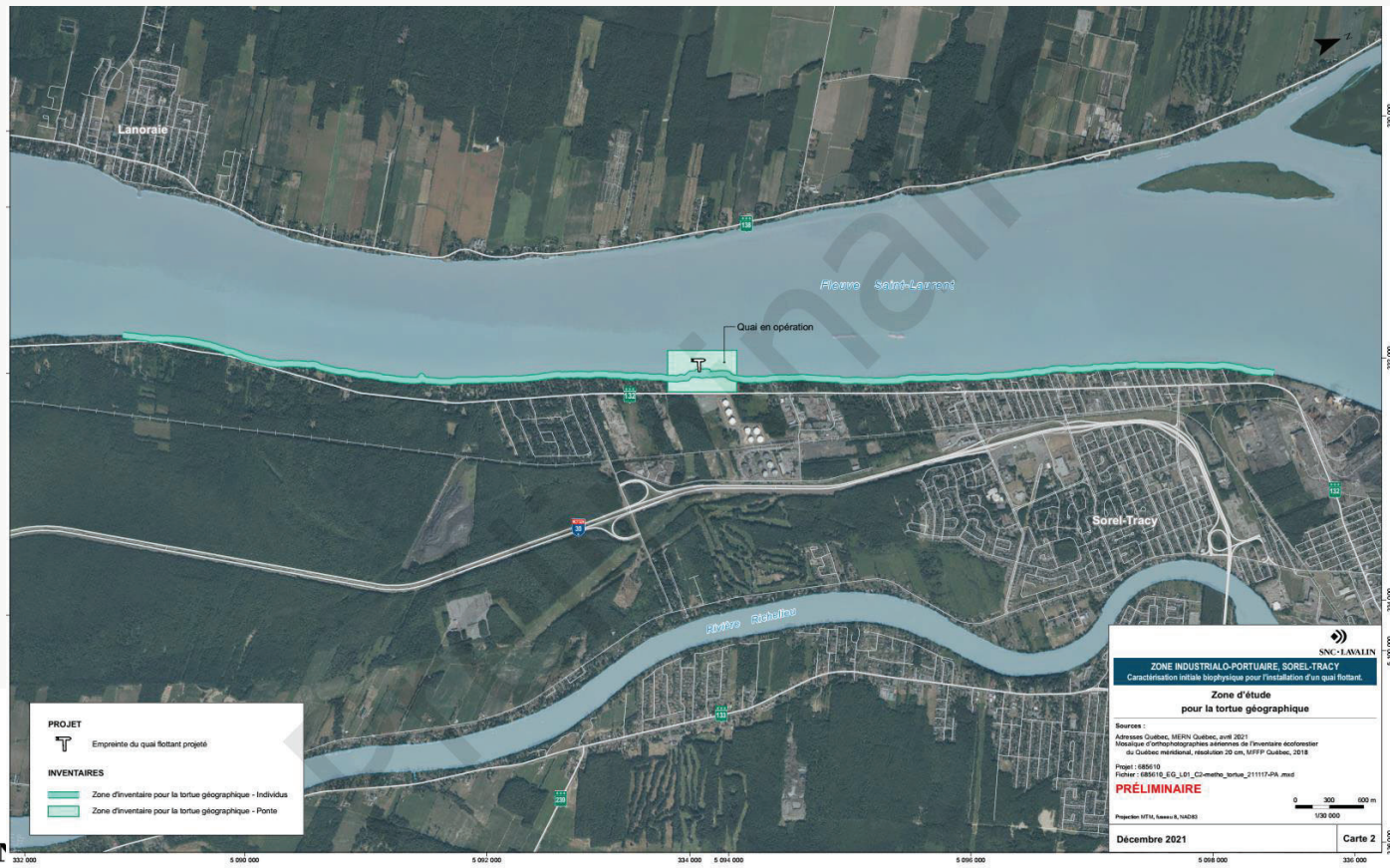


FINANCEMENT



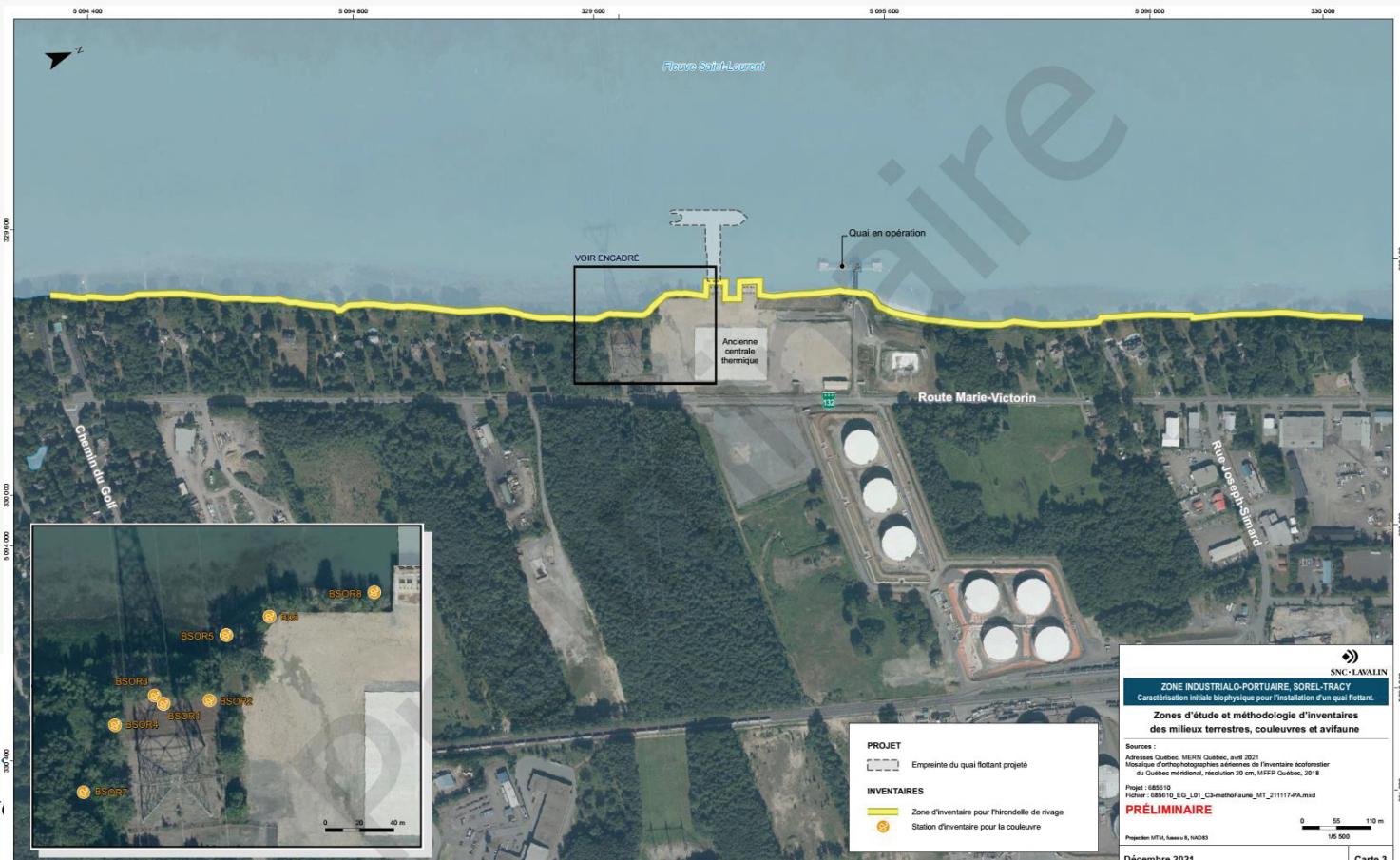
PERMIS ET AUTORISATIONS

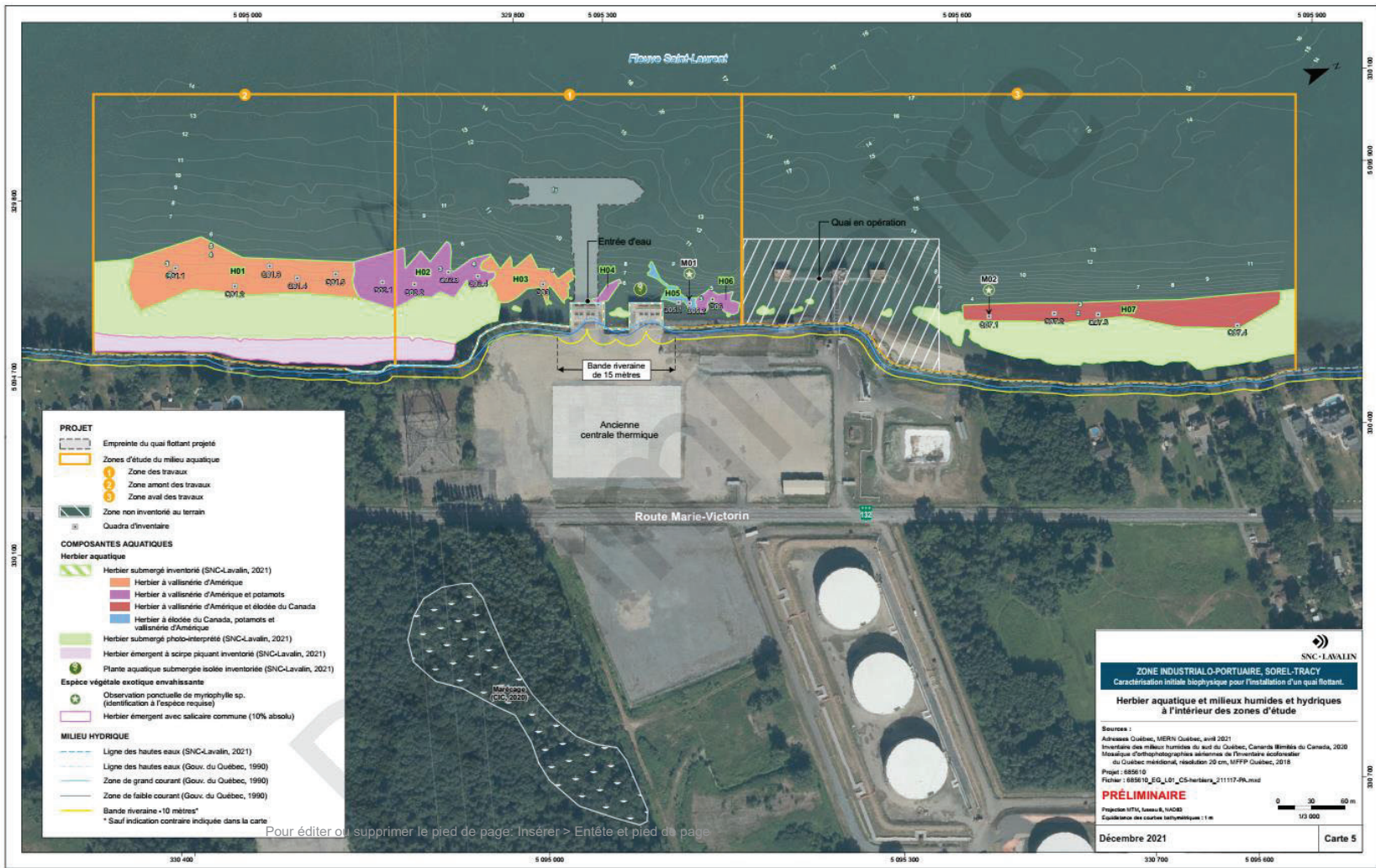
# Inventaires réalisés en 2021 – Tortue géographique



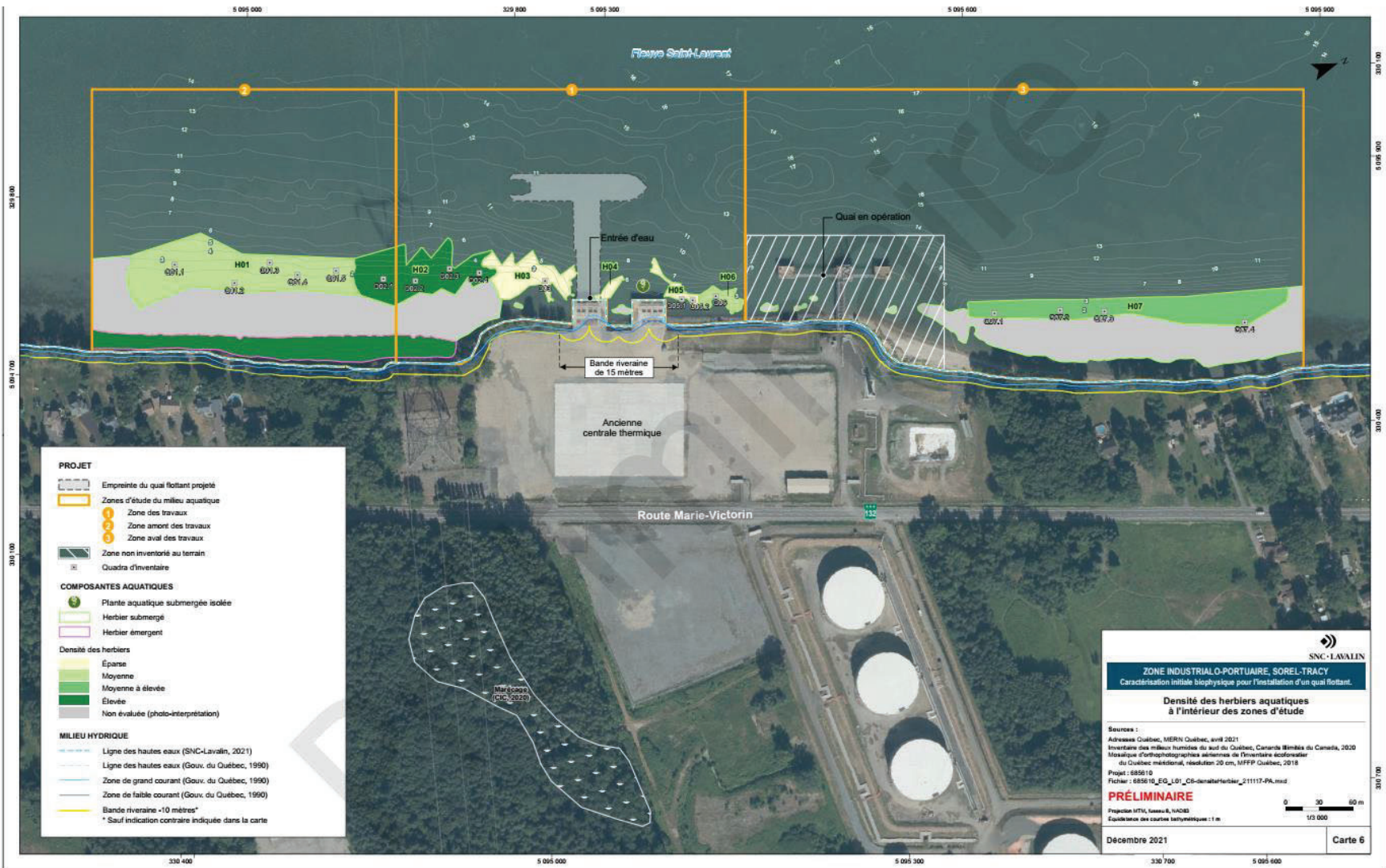
ST

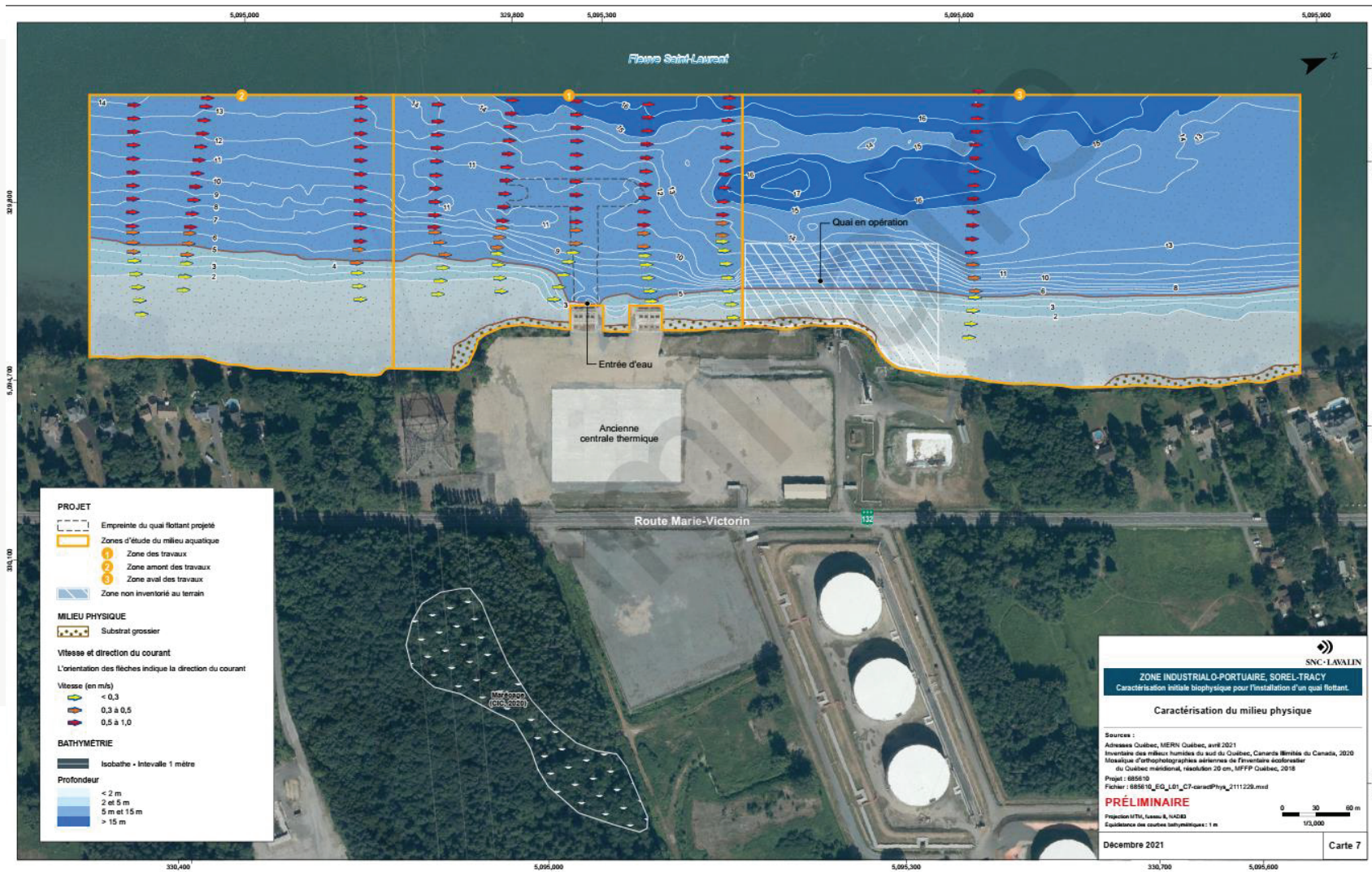
# Inventaires réalisés en 2021 – Hirondelle des rivages et couleuvres

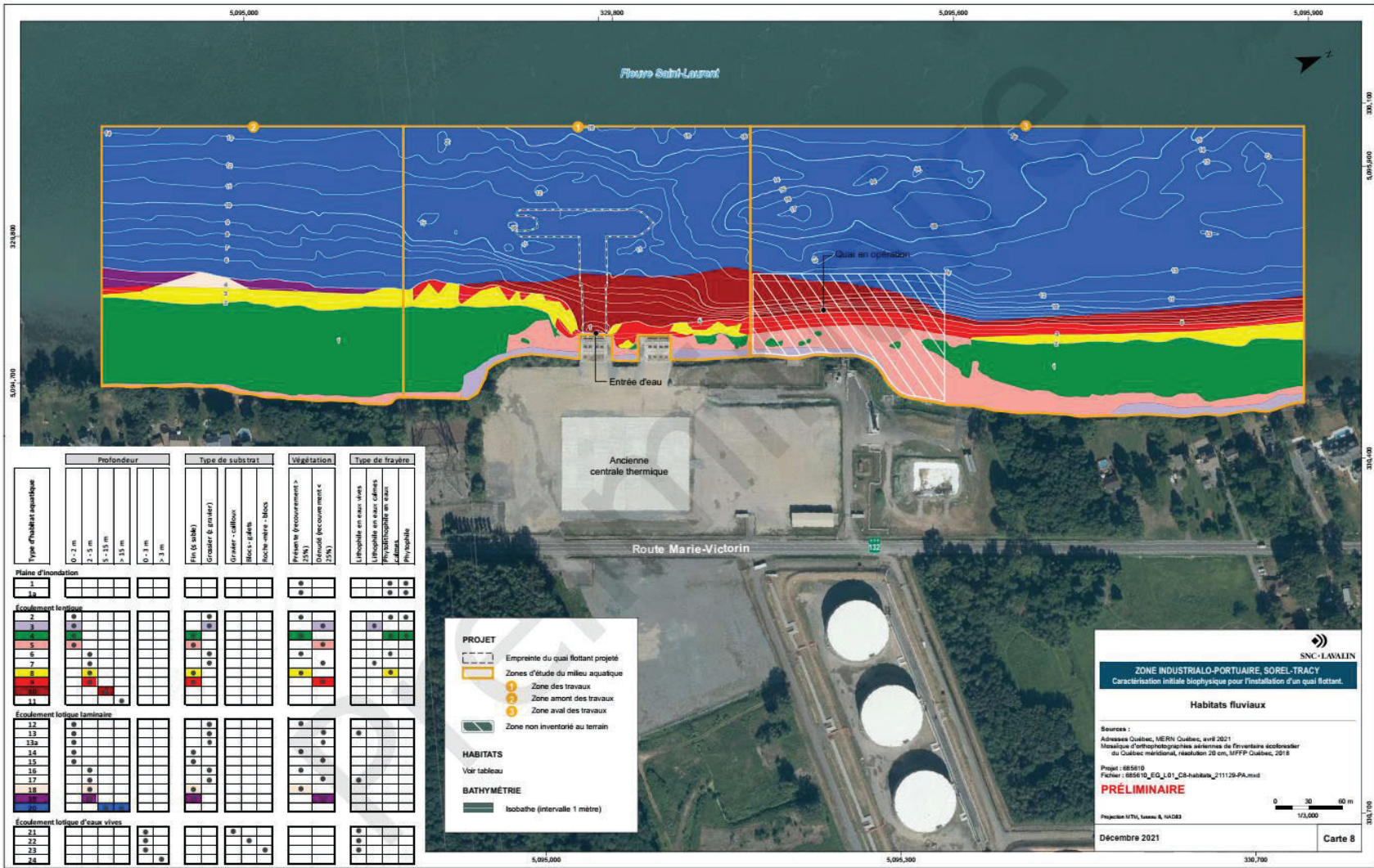




Pour éditer ou supprimer le pied de page, insérer > Entête et pied de page







\\P:\projets\8518\_GSI\_EI\_Quai\_Sorel\_Tracy\SIG\GEMAT\GCE\Inform\Carte\Produit\8518\_EI\_GSI\_CB-habitats\_211129-PA.mxd

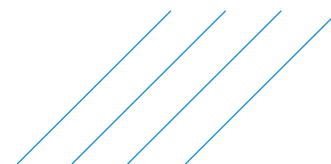
# Échange sur les composantes valorisées du territoire

# Discussion autour des enjeux et des préoccupations

Questions?  
Merci pour votre participation!

# **Annexe D. Principales préoccupations soulevées dans le cadre du processus de préconsultation**





## Notes de réunion

**Projet :** Étude d'impact du projet d'un nouveau terminal portuaire dans la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy de QSL

**Objet :** Consultations ciblées avec le Centre québécois du droit de l'environnement (CQDE)

**Salle de réunion :** Rencontre virtuel – Microsoft Teams

**N° de réunion :** 6

**Date et heure :** 28-09-2022 à 13h30

**Procès-verbal par :** Stéphanie Cotnoir

### Participants :

- › Claudine Couture-Trudel, QSL
- › Olivier Rochette, QSL
- › Jean-Martin Proulx, Ville de Sorel-Tracy
- › Julie Tremblay, SNC-Lavalin Inc.
- › Stéphanie Cotnoir, SNC-Lavalin Inc.
- › Philippe Biuzzi, CQDE
- › Jean-Philippe Lemay, CQDE

POINT	DESCRIPTION ET ACTION
	<p>Ordre du jour :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mot de bienvenue et tour de table</li> <li>2. Présentation des participants, leurs rôles et responsabilités</li> <li>3. Présentation du projet et du territoire à l'étude</li> <li>4. Présentation du processus d'évaluation environnementale</li> <li>5. Discussion sur les composantes valorisées du territoire, des enjeux et préoccupations.</li> <li>6. Varia</li> </ol>

### Prochaine réunion :

**Distribution :** Personnes présentes

**Date d'émission :** 14-10-2022

**RéfFichier :** 689251

### NOTE AUX DESTINATAIRES :

Ces notes de réunion consistent la compréhension de SNC-Lavalin quant à la réunion, ainsi que les actions prévues qui en découlent. Votre accord selon lequel les notes constituent un enregistrement réel de la discussion sera présumé, à moins que des avis contraires soient reçus par écrit dans les cinq jours suivant réception.



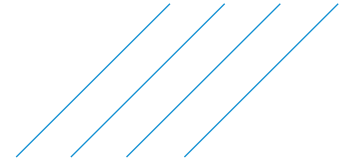
POINT	DESCRIPTION ET ACTION
1.	<p><b>Objectifs des consultations :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Présenter le projet et entamer un dialogue.</li> <li>- Identifier les composantes valorisées du territoire et mieux comprendre les enjeux</li> <li>- Recueillir les préoccupations et répondre aux questions</li> </ul>
2.	<p><b>Rôles et responsabilités</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le promoteur du projet est QSL. Le projet est en partenariat avec la Ville de Sorel-Tracy.</li> <li>- SNC-Lavalin est le mandataire de l'étude d'impact du projet.</li> </ul>
3.	<p><b>Présentation du projet et du territoire à l'étude</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les objectifs du projet et son concept ont été présentés par QSL. L'emprise du projet implique la reconversion des installations d'Hydro-Québec par la construction d'un terminal portuaire constitué d'un quai flottant et des aires d'entreposage. Le projet a lieu dans une zone d'affectation industrielle, entourée par des aires d'aménagement et de développement (où se trouve le projet d'hydrogène vert de Charbone) et des terrains de la Ville de Sorel-Tracy.</li> <li>- Les produits qui seraient manutentionnés ont été identifiés comme les suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>o Le sel de route</li> <li>o Les produits agricoles</li> <li>o L'acier</li> <li>o Les pièces surdimensionnées (ex. : gabarits qui ne peuvent être transportés sur la route)</li> <li>o La cargaison générale (cargo qui n'est pas du vrac ni des conteneurs)</li> <li>o Les grands projets.</li> </ul> </li> <li>- Les deux phases du projet et les activités à venir ont été expliquées ; <ul style="list-style-type: none"> <li>o La première phase (déjà complété) était d'établir la zone de manutention multimodale par la location des terrains par QSL et la construction d'entrepôt.</li> <li>o La deuxième phase (en cours) vise la construction du terminal portuaire et pour laquelle les études préparatoires ont déjà été faites. Les prochaines activités prévues pour la deuxième phase sont les activités de consultation, l'avis de projet et l'obtention des autorisations avec la conception des plans et devis.</li> </ul> </li> <li>- Les résultats des activités d'inventaires fauniques et floristiques effectuées dans le cadre des études préparatoires ont été présentés sommairement par SNC-Lavalin. Ces inventaires concernent les tortues, les couleuvres, l'avifaune, les herbiers aquatiques, l'ichtyofaune, les sédiments marins, les milieux humides et hydriques. Les résultats concernant le potentiel archéologique sur le site sont également présentés.</li> <li>- Les mesures de mitigation et de cohabitation envisagées ainsi que les efforts de communication ont aussi été énumérées.</li> </ul>



POINT	DESCRIPTION ET ACTION
4.	<p><b>Processus de l'évaluation environnementale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les étapes du projet selon le processus d'évaluation environnementale provinciale et fédérale ont été expliquées. Le projet est présentement à l'étape de préparer l'étude d'impact à l'échelle provinciale et d'effectuer les consultations publiques sur les enjeux à l'échelle provinciale et fédérale.</li> <li>- Des lettres ont déjà été transmises aux conseils des Premières Nations suivantes pour initier les discussions : <ul style="list-style-type: none"> <li>o Mohawks de Kahnawake ;</li> <li>o Mohawks de Kanasatake ;</li> <li>o Mohawks de Akwesasne ;</li> <li>o Les Abénakis d'Odanak ;</li> <li>o Les Abénakis de Wôlinak ;</li> <li>o Les Hurons-Wendats de Wendake.</li> </ul> </li> <li>- Les consultations ciblées réalisées jusqu'à présent ont été énumérées : <ul style="list-style-type: none"> <li>o Les groupes environnementaux régionaux, 8 juillet 2022 ;</li> <li>o Les groupes socio-économiques régionaux, 19 juillet 2022 ;</li> <li>o Mohawks de Kahnawake (MCK), 21 juillet 2022 ;</li> <li>o Rencontre avec les Hurons-Wendats de Wendake, 15 septembre 2022 ;</li> <li>o Rencontre avec la Société pour la nature et les parcs – SNAP, 27 septembre 2022 ;</li> <li>o Rencontre avec le Centre québécois du droit de l'environnement — CQDE, 28 septembre 2022.</li> </ul> </li> </ul>
5.	<p><b>Questions sur le projet :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le quai avec barge voudrait dire qu'il n'y aurait pas de dragage annuel nécessaire, c'est bien ça ? <ul style="list-style-type: none"> <li>o En phase de construction, le dragage ne serait pas nécessaire. Les barges sont fixées à l'aide de pieux qui seraient installés par forages.</li> <li>o Dans le cas où la solution avec des piles de béton serait retenue, celle-ci impliquerait une excavation très locale (1 m diamètre). Donc pas de dragage nécessaire lors des travaux.</li> <li>o La nécessité d'effectuer du dragage d'entretien dépendra des études de transport de sédiments. Mais on s'attend que la nécessité soit minimisée avec le profil naturel du fond marin et l'emplacement du quai au large.</li> </ul> </li> <li>- Du dragage d'entretien pourrait être nécessaire, mais n'aurait pas lieu dans les herbiers ? <ul style="list-style-type: none"> <li>o En effet, aucun dragage n'aurait lieu dans les herbiers. Il n'y a pas d'herbiers autour de l'endroit d'accostage puisque le tirant d'eau à cet endroit est assez élevé.</li> </ul> </li> <li>- Est-ce que le concept d'un quai flottant pose un risque pour la manutention ? <ul style="list-style-type: none"> <li>o Ce serait le même type de risques qu'avec n'importe quelle autre installation portuaire. Les pieux ou piles auxquels les barges seraient fixées apportent une stabilité. Les installations sont conçues pour réduire les risques pour la santé et sécurité des travailleurs.</li> <li>o En ce qui concerne les risques pour l'environnement, les risques sont minimisés par la stabilité de l'ouvrage et par l'expérience standardisée des opérations habituelles.</li> </ul> </li> </ul>



POINT	DESCRIPTION ET ACTION
	<p><b>Questions sur le projet (suite):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Est-ce que le démantèlement des barges en période de glace impliquerait un empiètement supplémentaire pour effectuer ces travaux ? <ul style="list-style-type: none"> <li>o Pas du tout. Le démantèlement implique une opération maritime à l'aide de remorqueurs.</li> </ul> </li> <li>- Sur l'une des photos du site actuel, on voit qu'il y a un ruissellement qui se fait vers le fleuve. Est-ce qu'une gestion du ruissellement est prévue ? <ul style="list-style-type: none"> <li>o On n'est pas rendu à cette étape de la conception, mais sûrement il y aura une composante qualitative de contrôle des eaux de ruissellement.</li> </ul> </li> <li>- Est-ce que la majorité des transbordements se feront à l'intérieur de l'entrepôt ? <ul style="list-style-type: none"> <li>o Pour les engrais, oui.</li> </ul> </li> <li>- Quels types de contaminants sont prévus ? Quels types de poussières ? <ul style="list-style-type: none"> <li>o Le risque de poussières/émissions fugitives est principalement associé aux surfaces où roulent les camions. Des mesures sont prévues pour réduire le risque d'émissions fugitives (ex. : l'usage de canons à eau).</li> </ul> </li> <li>- Le projet va-t-il accueillir 70 navires supplémentaires par année ? <ul style="list-style-type: none"> <li>o Ce chiffre, déclaré initialement dans l'avis de projet, a été revu à la baisse à 35 navires par année.</li> </ul> </li> <li>- Est-ce que ce terminal servirait à accueillir des navires déjà à destination de Sorel ou des navires supplémentaires ? <ul style="list-style-type: none"> <li>o C'est principalement pour rediriger les navires en attente à destination de Sorel pour ainsi réduire le temps d'attente.</li> <li>o La construction d'une nouvelle infrastructure maritime permettrait quand même un certain accroissement potentiel des activités.</li> </ul> </li> <li>- Est-ce prévu de partager et de répandre ces nouvelles technologies dans l'industrie ? <ul style="list-style-type: none"> <li>o Ces technologies sont développées selon les désirs des clients. On essaie de répondre à leur volonté et déployer les efforts pour favoriser une bonne cohabitation dans la communauté. Donc oui c'est l'intention, mais on est encore aux phases initiales de développement de ces technologies.</li> </ul> </li> <li>- La préoccupation principale concerne les impacts cumulatifs. L'Agence canadienne effectue présentement une évaluation des impacts cumulatifs sur le Saint-Laurent au niveau régional. Il faut considérer aussi le projet de Contrecoeur pas très loin. Est-ce qu'il y a une prise en compte prévue des impacts cumulatifs dans le projet ou vous allez laisser l'Agence le faire ? <ul style="list-style-type: none"> <li>o Dans le processus d'évaluation environnementale, on n'a pas le choix de l'aborder. Il y a une volonté de faire cette analyse de toute façon. L'Agence canadienne nous alimente beaucoup aussi sur la réflexion qui est en cours. Si l'étude de l'Agence est disponible au moment de préparer les études d'impact au provincial et fédérale, ce serait possible de s'arrimer avec l'étude régionale.</li> <li>o Dans tous les cas, les impacts cumulatifs seront certainement abordés dans l'étude d'impact, mais cet aspect n'a pas encore été entamé à ce jour.</li> </ul> </li> </ul>



POINT	DESCRIPTION ET ACTION
5.	<p><b>Questions sur le projet (suite) :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Selon vous, qu'est-ce qui permettrait de mieux prendre en compte les impacts cumulatifs dans vos projets ? <ul style="list-style-type: none"> <li>o Globalement, ce serait potentiellement par la prise en compte des enjeux, préoccupations, et opportunités reliées à d'autres projets de proximité. Dans le cas du projet de QSL, celui-ci a déjà beaucoup évolué. QSL est très proactif à intégrer les préoccupations de la communauté dans ses projets.</li> <li>o Pour effectuer un portrait complet des impacts cumulatifs, il faut avoir les ressources et données nécessaires, ce que QSL n'a pas. Ça ne pourra pas dépendre de QSL uniquement.</li> </ul> </li> <li>- Au niveau de la planification municipale/régionale pour le développement de la zone industrialo-portuaire, est-ce qu'il y a une prise en compte des milieux humides dans ces zones (selon les PRMHH) ? <ul style="list-style-type: none"> <li>o Il n'y a pas de plan d'aménagement précis envisagé pour l'instant.</li> <li>o La présence de milieux humides et de zones boisées sera des enjeux pris en compte dans le développement des terrains selon le PRMHH et la nouvelle politique de l'arbre de la Ville. Le développement doit aussi tenir compte de l'emprise d'Hydro-Québec.</li> </ul> </li> <li>- Hydro-Québec détient encore une emprise ? <ul style="list-style-type: none"> <li>o Oui, sous la ligne de haute tension, il y a encore des restrictions de construction. Le pylône crée également une zone tampon entre la zone industrielle et la zone résidentielle.</li> </ul> </li> <li>- Parmi les intervenants socio-économiques qui ont participé aux consultations ciblées jusqu'à présent, est-ce que le parc régional des grès fait partie des participants ? <ul style="list-style-type: none"> <li>o Ils ont été invités à participer, mais n'ont pas répondu à l'invitation.</li> </ul> </li> <li>- Vous disiez que le projet va permettre de rediriger les navires vers le nouveau terminal. Ce détournement aura-t-il une incidence sur le camionnage ? <ul style="list-style-type: none"> <li>o Le camionnage entre le quai utilisé présentement et l'entrepôt construit en phase 1 représente environ 48 000 km de transport par année, qui sera en effet réduit avec le projet. La réduction du camionnage a été prise en compte dans le bilan d'émissions de GES pour ce projet.</li> </ul> </li> </ul>
	<p><b>En résumé, les préoccupations soulevées lors de cette rencontre sont les suivantes :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La prise en compte des impacts cumulatifs sur le milieu et le fleuve Saint-Laurent.</li> <li>- Les contaminants et émissions fugitives potentiels.</li> <li>- La gestion des eaux de ruissellement en provenance des aires d'entreposage.</li> <li>- La protection des milieux humides lors de l'aménagement des zones de développement.</li> </ul>
	<p><b>Actions :</b> Transmettre la présentation PowerPoint aux personnes présentes ;</p>



SNC • LAVALIN

SNC-Lavalin GEM Québec inc  
5955, rue Saint-Laurent, Bureau 300  
Lévis (Québec)  
Canada G6V 3P5

☎ 418-837-3621  
📠 418-837-2039

SNC-Lavalin GEM Québec inc.  
360, rue St-Jacques, 16e étage  
Montréal, Québec  
Canada H2Y 1P5

☎ 514-393-1000  
📠 514-392-4758

# COMPTE RENDU DE RÉUNION



Compte rendu n° :	1	Réf. :	689251
Rédigé par :	Stéphanie Cotnoir	Date :	
Date de la réunion :	8 juillet 2022	Heure :	10h à 12h
Lieu :	Centre culturel de Sorel-Tracy	Projet :	
Objet :	Étude d'impact du projet d'un nouveau terminal portuaire dans la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy de QSL : Consultation avec les groupes environnementaux		
Présents :	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Claudine Couture-Trudel, QSL</li> <li>- Dominic Brassard, Ville de Sorel-Tracy</li> <li>- Mireille Pilote, SNC-Lavalin Inc.</li> <li>- Stéphanie Cotnoir, SNC-Lavalin Inc.</li> <li>- Gérard Massé, Comité ZIP</li> <li>- Anne-Laure Carat, COVABAR</li> </ul>		
Diffusion :	Personnes présentes		

## COMPTE RENDU

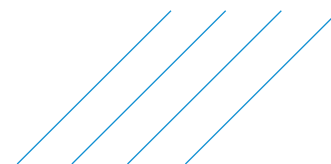
Point N°	Description
	<p>Ordre du jour :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mot de bienvenue et tour de table</li> <li>2. Rôles et responsabilités, QSL, SNC-Lavalin</li> <li>3. Liste des organismes contactés</li> <li>4. Présentation du projet et du territoire à l'étude</li> <li>5. Échanges sur les composantes valorisées du territoire</li> <li>6. Discussion autour des enjeux et préoccupations.</li> <li>7. Varia</li> </ol>
	<p><b>Objectifs des consultations :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Entamer le dialogue avec les groupes utilisant le territoire à proximité du projet</li> <li>- Mieux comprendre les enjeux du territoire</li> <li>- Identifier les composantes valorisées du territoire</li> <li>- Recueillir les préoccupations et répondre aux questions</li> </ul> <p><b>Rôles et responsabilités</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le promoteur du projet est QSL. Le projet est en partenariat avec la Ville de Sorel-Tracy.</li> <li>- SNC-Lavalin est le mandataire de l'étude d'impact du projet.</li> </ul> <p><b>Liste des organismes contactés</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Association des chasseurs et pêcheurs de Ste-Anne-de-Sorel</li> <li>- Club d'ornithologie de Sorel-Tracy inc.</li> <li>- Coalition eau nature air pur Pierre-De Saurel :</li> </ul>



Point N°	Description
	<ul style="list-style-type: none"><li>- COVABAR (Comité de concertation et de valorisation du bassin de la rivière Richelieu)</li><li>- Organisme de BV Richelieu/Zone Saint-Laurent</li><li>- Mouvement écologique du comté de Richelieu</li><li>- Office de tourisme de la région de Sorel-Tracy</li><li>- Comité ZIP du Lac Saint-Pierre</li><li>- Aire faunique communautaire Lac Saint-Pierre</li><li>- Parc régional des Grèves</li><li>- Colonies des Grèves</li><li>- Biophare</li></ul> <p><b>Présentation du projet et du territoire à l'étude</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Les objectifs du projet et son concept ont été présentés par QSL. L'emprise du projet implique la reconversion des installations d'Hydro-Québec par la construction d'un terminal portuaire constitué d'un quai flottant et des aires d'entreposage. Le projet a lieu dans une zone d'affectation industrielle, entourée par des aires d'aménagement et de développement (où se trouve le projet d'hydrogène vert de Charbone) et des terrains de la Ville de Sorel-Tracy.</li><li>- Les produits qui seraient manutentionnés ont été identifiés comme les suivants :<ul style="list-style-type: none"><li>o Le sel de route</li><li>o Les produits agricoles</li><li>o L'acier</li><li>o Les pièces surdimensionnées</li><li>o La cargaison générale</li><li>o Les grands projets.</li></ul></li><li>- Les deux phases du projet et les activités à venir ont été expliquées ;<ul style="list-style-type: none"><li>o La première phase (déjà complété) était d'établir la zone de manutention multimodale par la location des terrains par QSL et la construction d'entrepôt.</li><li>o La deuxième phase (en cours) vise la construction du terminal portuaire et pour laquelle les études préparatoires ont déjà été faites. Les prochaines activités prévues pour la deuxième phase sont les activités de consultation, l'avis de projet et l'obtention des autorisations avec la conception des plans et devis.</li></ul></li><li>- Les résultats des activités d'inventaires fauniques et floristiques effectuées dans le cadre des études préparatoires ont été présentés sommairement par SNC-Lavalin.</li></ul> <p><b>Questions sur le projet :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Quels seraient l'usage du quai en hiver et l'impact de la glace ?<ul style="list-style-type: none"><li>o Le scénario actuel ne prévoit aucun déchargement en hiver. La barge flottante serait entreposée en hiver.</li></ul></li><li>- Quels sont les avantages et désavantages d'un quai flottant versus un quai fixe ?<ul style="list-style-type: none"><li>o Le choix d'un quai flottant versus un quai fixe vise à minimiser les impacts sur le fond marin en évitant d'avoir à effectuer du dragage. Le quai flottant est fixé au fond marin à l'aide de piles ou de pieux et permet au quai de s'ajuster selon le changement du niveau d'eau. L'emprise du quai sur le fond marin serait de moins de 10 m<sup>2</sup>.</li><li>o C'est un choix qui s'inscrit dans une optique de développement durable et c'est la raison pour laquelle le projet de QSL a été choisi par la Ville. C'est également une occasion d'innovation québécoise qui pourra servir d'exemple ailleurs.</li></ul></li><li>- Est-ce qu'il y a des risques liés au déchargement en raison de la stabilité de la structure ?<ul style="list-style-type: none"><li>o Le quai flottant serait fixé des deux côtés par une série des piles ou de pieux.</li></ul></li></ul>



Point N°	Description
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ La structure sera également munie d'un convoyeur électrique (moins bruyant qu'un convoyeur conventionnel) pour décharger les produits en vrac (ex : les engrais, le sel de route);</li> <li>○ La structure sera stable.</li> </ul> <p>- Est-ce que le projet a déjà été communiqué au public et aux riverains ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Oui, 4 à 5 rencontres ont déjà eu lieu avec des partenaires et des citoyens.</li> <li>○ Une ligne téléphonique existe déjà pour recueillir les questions des citoyens.</li> <li>○ Des publicités dans les médias locaux et nationaux ont été publiées, des feuillets d'information ont été distribués à tous les citoyens, et le projet est présenté sur les sites Internet de QSL et de la Ville de Sorel-Tracy.</li> </ul> <p>- Les manœuvres des bateaux seront gérées comment ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Les manœuvres d'accostage ont fait l'objet de simulations de pilotage par des pilotes spécialistes du fleuve Saint-Laurent, sur la base de plusieurs scénarios différents pour vérifier la sécurité du concept des installations.</li> <li>○ Ce sont les pilotes spécialistes de ce tronçon du fleuve qui feront les manœuvres d'accostage.</li> </ul> <p>- Quelle est la méthode de déchargement pour le transport des pièces ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ La machinerie pourra circuler sur le quai pour décharger les pièces vers la zone d'entreposage.</li> </ul> <p>- Achalandage additionnel dans le lac Saint-Pierre : Le projet va-t-il augmenter le trafic maritime ? Quelle sera la fréquence des navires ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Le projet vise à réduire le temps d'attente des bateaux.</li> <li>○ Le projet ne vise pas à augmenter la demande. Le déchargement des matériaux se fait déjà à Sorel-Tracy.</li> <li>○ Le projet vise le transport de courte distance pour se rapprocher des clients qui sont principalement le milieu agricole de la Montérégie et le milieu industriel/d'acier de la Ville de Sorel-Tracy. Ça permettrait d'éviter les milieux résidentiels et de réduire la fréquence du camionnage dans ces milieux.</li> </ul> <p>- Est-ce qu'un BAPE est prévu pour ce projet ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Un BAPE aura lieu seulement si la demande est faite au Ministère.</li> </ul> <p><b>Les préoccupations soulevées lors de cette rencontre sont les suivantes :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La stabilité d'un quai flottant et les risques pour les déchargements ;</li> <li>- La méthode de transbordement des matériaux (ex : matériaux en vrac) en raison des risques de déversements accidentels</li> <li>- La méthode d'entreposage des matériaux et leur cohabitation</li> <li>- Le risque de lessivage ou d'érosion des matériaux</li> <li>- L'impact des pieux ou piles sur le fond marin</li> <li>- L'augmentation du trafic maritime dans le lac Saint-Pierre</li> </ul>
	<p><b>Action :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Transmettre la présentation Power Point aux personnes présentes;</li> <li>- Inclure des plans d'ingénierie.</li> </ul>



## Notes de réunion

**Projet :** Étude d'impact du projet d'un nouveau terminal portuaire dans la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy de QSL

**Objet :** Consultations ciblées avec la Société pour la nature et les parcs du Canada (SNAP)

**Salle de réunion :** Rencontre virtuelle – Microsoft Teams

**N° de réunion :** 5

**Date et heure :** 27-09-2022 à 13h30

**Procès-verbal par :** Stéphanie Cotnoir

### Participants :

- › Claudine Couture-Trudel, QSL
- › Olivier Rochette, QSL
- › Jean-Martin Proulx, Ville de Sorel-Tracy
- › Julie Tremblay, SNC-Lavalin Inc.
- › Stéphanie Cotnoir, SNC-Lavalin Inc.
- › Marie Cadieux, SNAP
- › Alain Branchaud, SNAP

POINT	DESCRIPTION ET ACTION
	<p>Ordre du jour :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mot de bienvenue et tour de table</li> <li>2. Présentation des participants, leurs rôles et responsabilités</li> <li>3. Présentation du projet et du territoire à l'étude</li> <li>4. Présentation du processus d'évaluation environnementale</li> <li>5. Discussion sur les composantes valorisées du territoire, des enjeux et préoccupations.</li> <li>6. Varia</li> </ol>

### Prochaine réunion :

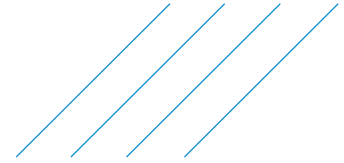
**Distribution :** Personnes présentes

**Date d'émission :** 14-10-2022

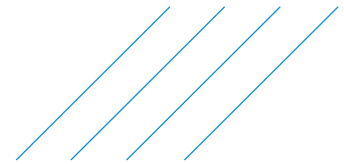
**RéfFichier :** 689251

### NOTE AUX DESTINATAIRES :

Ces notes de réunion consistent en la compréhension de SNC-Lavalin quant à la réunion, ainsi que les actions prévues qui en découlent. Votre accord selon lequel les notes constituent un enregistrement réel de la discussion sera présumé, à moins que des avis contraires soient reçus par écrit dans les cinq jours suivant réception.



1.	<p><b>Objectifs des consultations :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Présenter le projet et entamer un dialogue.</li><li>- Identifier les composantes valorisées du territoire et mieux comprendre les enjeux</li><li>- Recueillir les préoccupations et répondre aux questions</li></ul>
2.	<p><b>Rôles et responsabilités</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Le promoteur du projet est QSL. Le projet est en partenariat avec la Ville de Sorel-Tracy.</li><li>- SNC-Lavalin est le mandataire de l'étude d'impact du projet.</li></ul>
3.	<p><b>Présentation du projet et du territoire à l'étude</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Les objectifs du projet et son concept ont été présentés par QSL. L'emprise du projet implique la reconversion des installations d'Hydro-Québec par la construction d'un terminal portuaire constitué d'un quai flottant et des aires d'entreposage. Le projet a lieu dans une zone d'affectation industrielle, entourée par des aires d'aménagement et de développement (où se trouve le projet d'hydrogène vert de Charbone) et des terrains de la Ville de Sorel-Tracy.</li><li>- Les produits qui seraient manutentionnés ont été identifiés comme les suivants :<ul style="list-style-type: none"><li>o Le sel de route</li><li>o Les produits agricoles</li><li>o L'acier</li><li>o Les pièces surdimensionnées (ex. : gabarits qui ne peuvent être transportés sur la route)</li><li>o La cargaison générale (cargo qui n'est pas du vrac ni des conteneurs)</li><li>o Les grands projets.</li></ul></li><li>- Les deux phases du projet et les activités à venir ont été expliquées ;<ul style="list-style-type: none"><li>o La première phase (déjà complété) était d'établir la zone de manutention multimodale par la location des terrains par QSL et la construction d'entrepôt.</li><li>o La deuxième phase (en cours) vise la construction du terminal portuaire et pour laquelle les études préparatoires ont déjà été faites. Les prochaines activités prévues pour la deuxième phase sont les activités de consultation, l'avis de projet et l'obtention des autorisations avec la conception des plans et devis.</li></ul></li><li>- Les résultats des activités d'inventaires fauniques et floristiques effectuées dans le cadre des études préparatoires ont été présentés sommairement par SNC-Lavalin. Ces inventaires concernent les tortues, les couleuvres, l'avifaune, les herbiers aquatiques, l'ichtyofaune, les sédiments marins, les milieux humides et hydriques. Les résultats concernant le potentiel archéologique sur le site sont également présentés.</li><li>- Les mesures de mitigation et de cohabitation envisagées ainsi que les efforts de communication.</li></ul>

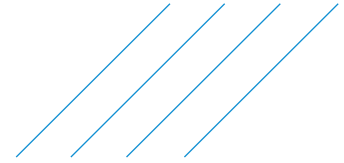


4. **Processus de l'évaluation environnementale**

- Les étapes du projet selon le processus d'évaluation environnementale provinciale et fédérale ont été expliquées. Le projet est présentement à l'étape de préparer l'étude d'impact à l'échelle provinciale et d'effectuer les consultations publiques sur les enjeux à l'échelle provinciale et fédérale.
- Des lettres ont déjà été transmises aux conseils des Premières Nations suivantes pour initier les discussions :
  - o Mohawks de Kahnawake ;
  - o Mohawks de Kanesatake ;
  - o Mohawks d'Akwesasne ;
  - o Les Abénakis d'Odanak ;
  - o Les Abénakis de Wôlinak ;
  - o Les Hurons-Wendats de Wendake.
- Les consultations ciblées réalisées jusqu'à présent :
  - o Les groupes environnementaux régionaux, 8 juillet 2022 ;
  - o Les groupes socio-économiques régionaux, 19 juillet 2022 ;
  - o Mohawks de Kahnawake (MCK), 21 juillet 2022 ;
  - o Rencontre avec les Hurons-Wendats de Wendake, 15 septembre 2022 ;
  - o Rencontre avec la Société pour la nature et les parcs – SNAP, 27 septembre 2022 ;
  - o Rencontre avec le Centre québécois du droit de l'environnement — CQDE, 28 septembre 2022.

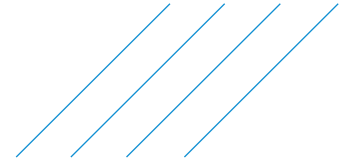
5. **Questions sur le projet :**

- Est-ce possible de partager les dates et les personnes qui ont participé aux activités de consultations précédentes ?
  - o Oui, cette information vous sera transmise prochainement.
- En quoi le projet s'insère dans une démarche de développement durable selon les objectifs présentés au début de la présentation ? Normalement un projet de développement durable permet d'entraîner une répercussion positive sur l'environnement local.
  - o La Ville de Sorel-Tracy avait déjà depuis plusieurs années l'intention de développer un nouveau terminal portuaire à l'endroit de cette zone industrialo-portuaire. Lorsqu'Hydro-Québec a manifesté l'intérêt de démanteler la structure de la centrale thermique, la Ville a reconnu l'opportunité de revaloriser un terrain déjà impacté, considéré comme un passif environnemental, et d'en faire un actif pour créer de la richesse et réinvestir dans la communauté.
  - o La conception de la structure du quai a été envisagée pour avoir le moins d'impact possible sur le milieu marin. L'emplacement permet également de déplacer l'activité de camionnage dans un milieu industriel pour ainsi réduire les nuisances à l'échelle de la communauté urbaine de Sorel-Tracy.
  - o Le projet s'inscrit également dans le virage vers l'électrification des infrastructures maritimes et des navires avec l'objectif global de réduire les émissions de GES par la réduction des temps d'attente des navires et la réduction des distances parcourues par les camions entre les terminaux.
  - o Le projet s'agit donc d'un projet de développement économique qui réinvesti les revenus dans la communauté qui réduit le plus possible les impacts environnementaux.



**Questions sur le projet (suite):**

- Vous dites que le projet permettra de réduire le temps d'attente des navires, est-ce que le projet mènera finalement à une opportunité d'augmenter le nombre de navires de passage au-delà du nombre actuel ou d'augmenter la capacité de réception de navires ?
  - o Le projet aura en effet un impact sur la capacité de réception de navires, mais l'objectif premier est de réduire le temps d'attente des navires qui utilisent les terminaux existants.
  - o Le temps d'attente des navires actuel génère une très grande quantité d'émissions de GES en plus de la distance que les camions doivent parcourir entre le terminal au nord et le site d'entreposage. La construction d'un quai à l'endroit des aires d'entreposage permettra de réduire le temps d'attente des navires et ainsi les GES.
- Seriez-vous prêt à prendre l'engagement de limiter la capacité de réception de navires au volume actuelle ?
  - o L'opération de ce quai vise à améliorer l'efficacité de la logistique de manutention maritime. La réception de navires dépendra de la demande.
- Avez-vous évalué les impacts cumulatifs historiques, actuels et futurs des projets sur le milieu et les espèces du fleuve Saint-Laurent ?
  - o L'analyse des impacts cumulatifs sera effectuée dans le cadre des études d'impact environnemental au fédéral et au provincial, qui viennent d'être entamés. Les résultats de cette analyse ne peuvent pas être présentés à l'heure actuelle puisque l'analyse n'est pas complétée.
- Quel sera le niveau d'achalandage de navires à cet endroit en comparaison à l'achalandage historique de navires associé à l'exploitation de la centrale thermique par Hydro-Québec ?
  - o Le quai voisin, exploité par Kildair, est un opérateur de vrac liquide. Ce quai est fréquenté par une centaine de navires par année.
  - o Au quai envisagé par QSL, le trafic serait d'une trentaine de navires par année, sur une période de 8 mois d'exploitation à 3 ou 4 jours à quai par navire. Il n'y a pas d'intention pour le moment d'opérer le quai en hiver.
  - o Dans les documents initiaux, le trafic était estimé à 75 navires par année, mais a été révisé à la baisse depuis à 35 navires par année.
- Vous avez insisté que le projet avec pieux aura un impact moins grand sur le fond marin Pourquoi êtes-vous fier de ce concept ?
  - o Si l'on compare avec une méthode traditionnelle qui implique du dragage, de l'enrochement, et le vibrofonçage de palplanches, le concept retenu d'un quai flottant à l'avantage de réduire considérablement les impacts sur le fond marin et l'habitat du poisson et de pouvoir s'ajuster selon le changement du niveau d'eau.
  - o Le concept d'un quai flottant implique l'installation de pieux à l'aide de forages. Donc aucune excavation n'est nécessaire. Dans le cas où l'option de pile en béton serait retenue, celui-ci implique une excavation très locale seulement. On évite également d'avoir à effectuer du dragage aux étapes de construction et d'entretien en phase d'exploitation.
  - o Les barges qui formeront le quai flottant seront préfabriquées ailleurs, avant d'effectuer l'assemblage sur le site, ce qui réduit également les risques d'incidents.



	<p><b>Questions sur le projet (suite) :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Vous considérez qu'une approche traditionnelle aurait un impact important sur le milieu ?<ul style="list-style-type: none"><li>o L'approche traditionnelle aurait un impact plus important en temps et en superficie affecté considérant toutes les étapes de construction nécessaires et les risques qui y sont associés. L'approche d'un quai flottant réduit davantage l'échéancier de la construction et réduit grandement l'empiètement permanent sur le fond marin (moins de 10 m<sup>2</sup>), jusqu'à 100 fois moins qu'un quai fixe avec palplanches.</li><li>o L'option d'une jetée avec palplanches a été rejetée dès le départ en raison de la volonté de réduire le plus possible l'impact sur l'habitat du poisson.</li></ul></li><li>- Avez-vous des exemples où cette technologie (quai flottant) est déjà utilisée ?<ul style="list-style-type: none"><li>o C'est plus un système plutôt qu'une technologie qui est entrain d'être développé par QSL.</li><li>o Cependant, on peut se référer aux installations utilisées présentement dans le nord du Québec qui ressemblent au concept envisagé.</li></ul></li></ul>
6.	<p><b>En résumé, les préoccupations soulevées lors de cette rencontre sont les suivantes :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- L'impact du projet sur le milieu aquatique et l'habitat du poisson.</li><li>- La prise en compte des impacts cumulatifs et la contribution du projet aux impacts cumulatifs sur le milieu, le fleuve Saint-Laurent et les espèces vulnérables.</li><li>- L'incidence du projet sur l'achalandage des navires et la contribution du projet à la croissance des activités maritimes dans le secteur.</li></ul>
7.	<p><b>Actions :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Transmettre la présentation PowerPoint aux personnes présentes ;</li><li>- Fournir la liste des poissons recensés lors des inventaires effectués en 2015.</li><li>- Partager les détails concernant les consultations déjà menées : dates et groupes participants.</li></ul>

# **Annexe E. Enjeux et préoccupations soulevés par les parties prenantes lors de la consultation avec l'ACÉI dans le cadre de la préparation de la description détaillée de projet**



Tableau 8-1 Enjeux et préoccupations soulevés par les parties prenantes lors de la consultation avec l'ACÉI dans le cadre de la préparation de la description détaillée de projet

Numéro	Catégorie	Question	Réponse de QSL International Ltée
1	<b>Accidents et défauts de fonctionnement</b>	Besoin d'informations sur les scénarios d'accidents et défaillances potentiels qui pourraient entraîner le rejet de contaminants dans le milieu environnant et causer une dégradation de l'environnement.	Les scénarios d'accidents et défaillances potentiels incluent les bris mécaniques, les événements météo imprévus ainsi que les erreurs humaines et accidents de travail. Dans ces scénarios, des risques de déversement et d'émissions fugitives sont possibles.
2	<b>Accidents et défauts de fonctionnement</b>	Besoin de précisions sur l'évaluation du risque et la description des effets potentiels sur l'environnement et la santé humaine pour chaque risque d'accident et défaillance potentiel (entreposage du nitrate d'ammonium, collision entre deux navires, déversement d'hydrocarbure, etc.).	<p>Les accidents ou défaillances qui pourraient avoir un impact sur les milieux humain et/ou naturel seront analysés, conformément aux principales recommandations des guides suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• MELCC, 2002. Guide d'analyse des risques d'accidents technologiques majeurs. Document de travail, Direction des évaluations environnementales;</li> <li>• CRAIM (Conseil pour la Réduction des Accidents Industriels Majeurs), 2015. Valeurs de référence de seuils d'effets pour déterminer des zones de planification des mesures d'urgence et d'aménagement du territoire. 2<sup>e</sup> édition ;</li> <li>• CRAIM, 2017. Guide de gestion des risques d'accidents industriels majeurs. 7<sup>e</sup> édition.</li> </ul> <p>Les risques seront évalués pour les matières qui seront manutentionnées et temporairement stockées aux nouvelles installations, soit principalement les engrais et les sels de déglacage.</p> <p>Les accidents potentiels seront identifiés en passant en revue les différentes composantes du projet. Comme recommandé par le CRAIM, cette identification sera réalisée dans le cadre d'une session HAZID (Hazard Identification) à laquelle participeront les personnes clés de QSL qui sont familières avec le projet et les opérations actuelles. Cette session HAZID permettra d'intégrer l'expérience et la connaissance du personnel de QSL dans l'analyse de risques.</p> <p>Conjointement à cette analyse, les accidents potentiels identifiés seront cotés en termes de gravité et de probabilité sur une échelle de 1 à 5, puis les risques (combinaison gravité et probabilité) seront estimés à l'aide de la matrice de criticité du CRAIM. Cette évaluation semi-quantitative permettra de hiérarchiser les risques et de les comparer à des niveaux d'acceptabilité. Les probabilités des accidents potentiels et leurs conséquences potentielles (gravité) seront évaluées à partir d'un historique d'accidents et de bases de données d'accidents ou encore sur la base de l'expérience et du jugement professionnel.</p> <p>Pour les matières qui pourraient avoir, en cas d'accidents les impliquant, des conséquences sur le milieu humain à l'extérieur du site, une évaluation quantitative sera réalisée en considérant des scénarios de pire cas crédible et des scénarios alternatifs.</p> <p>Pour les accidents dont les conséquences seront quantifiées, l'étendue des effets sera illustrée sur une carte du milieu montrant également les éléments sensibles du milieu (terrestre et marin) qui auront été préalablement identifiés. L'analyse identifiera toutes les mesures qui seront en place pour prévenir les accidents ou réduire les effets potentiels et résumera les grandes lignes du programme de gestion des risques.</p> <p>Il est à noter qu'aucun entreposage de nitrate d'ammonium sous forme solide à l'état pur n'est prévu dans le cadre de ce projet. Si QSL acceptait de recevoir au terminal projeté des engrais constitués en partie avec du nitrate d'ammonium, elle s'assurerait de se conformer à la réglementation applicable. Dans une telle éventualité, une analyse détaillée doit être effectuée en fonction de la composition précise d'un produit donné afin de déterminer si un plan d'urgence environnemental doit être élaboré en lien avec la manutention de ce produit conformément au <i>Règlement sur les urgences environnementales</i> (2019) (« RUE »). La fiche signalétique d'un produit précise cette composition et nous permet de qualifier adéquatement une substance manutentionnée aux fins de se conformer aux exigences réglementaires.</p> <p>À titre d'exemple, le RUE vise tout mélange contenant du nitrate d'ammonium présentant une concentration massique égale ou supérieure à 60 %, à moins que le mélange ne soit visé par la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses. Selon cette loi et son règlement d'application, certains produits comprenant du nitrate d'ammonium (même en concentration supérieure à 60 %) ne sont pas des substances visées par le RUE. La distinction est basée sur le pourcentage de concentration en nitrate d'ammonium ainsi que sur la nature et la concentration des autres matières comprises dans le mélange. Il faut se référer à l'Annexe 1 du Règlement sur le transport des marchandises</p>



Numéro	Catégorie	Question	Réponse de QSL International Ltée
			dangereuses qui identifient les mélanges composés de nitrate d'ammonium qui sont exclus de l'application du RUE. Ainsi, tout produit contenant une concentration massique de 60 % ou plus de nitrate d'ammonium pourrait potentiellement être une substance dangereuse et doit faire l'objet d'une analyse détaillée pour le confirmer.
3	<b>Accidents et défauts de fonctionnement</b>	Besoin de précisions sur les mesures d'atténuation et de prévention, ainsi que sur le plan de mesures d'urgence pour minimiser les risques et les impacts d'accidents et de défaillances.	<p>De nombreuses mesures de prévention et d'atténuation sont en place dans les différents terminaux de QSL. Premièrement, un programme de maintenance préventive des équipements et de la machinerie est en vigueur afin de diminuer les risques associés aux bris. De plus des procédures opérationnelles normalisées, produites par l'entreprise, doivent être suivies par les employés de QSL, selon la nature du produit manutentionné. La vérification du respect de ces procédures est une responsabilité du surintendant en fonction, à tous les quarts de travail. Les employés de QSL reçoivent des formations obligatoires aux procédures opérationnelles normalisées et fiches de produits.</p> <p>En plus de la disponibilité des procédures opérationnelles normalisées et des fiches signalétiques des produits manutentionnés, des mesures d'atténuation sont également en force :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• veille météorologique pouvant mener au report des activités,</li> <li>• canons à eau,</li> <li>• abats poussière,</li> <li>• déflecteurs et trémies pour contrôler les poussières,</li> <li>• disponibilité de trousse d'urgence environnementale au site opérationnel,</li> <li>• camions munis de balais mécaniques,</li> <li>• arrosage des surfaces (en fonction des cargos),</li> <li>• ligne d'urgence environnementale 24/7.</li> </ul> <p>Finale, des audits internes sont complétés et des vérifications externes de conformité en environnement et en santé et sécurité sont également effectuées régulièrement.</p> <p>La section 24 de la DDP a été bonifiée pour inclure les éléments concernant le plan de mesures d'urgence.</p>
4	<b>Accidents et défauts de fonctionnement</b>	Préoccupations par rapport à la capacité d'un quai flottant à résister à l'impact de l'accostage de navires à forte capacité de chargement, au mouvement des glaces et aux variations annuelles du niveau des eaux.	<p>La sélection des barges aura lieu en fonction de la géométrie recherchée, mais également selon la résistance des matériaux qui les constituent.</p> <p>La barge d'accostage sera munie d'un système de défense approprié. La capacité à résister aux impacts d'accostage sera également assurée par les fondations, soit les pieux qui permettront un ancrage des barges au fond marin sur une profondeur calculée par les ingénieurs qui ont réalisé la reconnaissance géotechnique des sols en place.</p> <p>La poussée des glaces est également une force qui sera considérée pour le dimensionnement des structures permanentes (duc d'Albe et pieux). Il sera probablement plus économique de retirer les barges et les entreposer hors site avant la formation du couvert de glace afin d'éviter un surdimensionnement des pieux et des coûts associés.</p> <p>Un des avantages associés à l'utilisation d'une barge est que cette dernière flotte, à la manière d'un bateau, et que l'élévation du quai sera sujette à varier en fonction des niveaux d'eau. L'utilisation du quai n'est pas anticipée lors de forts vents, principalement d'ouest, avec présence de vagues qui, sans remettre en cause l'intégrité structurale du quai, pourraient rendre trop difficile à la fois les manœuvres d'appareillage/d'accostage et les opérations de chargement/déchargement.</p>
5	<b>Analyse comparative entre les sexes plus</b>	Besoin d'informations désagrégées <sup>1</sup> pour comprendre comment le projet affecte différemment la santé des femmes, des enfants et d'autres groupes historiquement exclus des évaluations d'impact ou les groupes vulnérables aux effets négatifs d'un projet de terminal portuaire comme les populations proches du projet, les populations jeunes ou âgées ou les employés du projet, y compris du point de vue des effets cumulatifs. Besoin d'informations sur les mesures d'atténuation pour ces effets.	La section 15.2 de la DDP a été bonifiée pour inclure les statistiques sur la population disponibles par genre selon les groupes d'âge, les origines autochtones, les statuts de minorité visible et d'immigration, la langue maternelle, le travail et les revenus. Une analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) sera préparée lors de l'étude d'impact dans le but de comprendre comment le projet pourrait générer des impacts différents sur la santé de divers groupes de personnes et mieux cibler les mesures d'atténuation, en utilisant le document d'orientation provisoire de Santé Canada à cet effet.
6	<b>Analyse comparative entre les sexes plus</b>	Besoin d'une analyse comparative entre les sexes plus dans le but de comprendre comment le projet pourrait générer des impacts différents sur la santé de divers groupes de personnes et mieux cibler les mesures d'atténuation.	Comme recommandé par le document d'orientation provisoire « Analyse comparative entre les sexes plus dans le cadre de l'évaluation d'impact » (Gouvernement du Canada 2019), un portrait du contexte historique, social, juridique et économique, de même que des structures de pouvoir, sera dressé lors de l'étude d'impact afin de faire ressortir les

<sup>1</sup> « L'importance des données désagrégées » : [www.cnsa-nccah.ca/docs/context/FS-ImportanceDisaggregatedData-FR.pdf](http://www.cnsa-nccah.ca/docs/context/FS-ImportanceDisaggregatedData-FR.pdf)

Numéro	Catégorie	Question	Réponse de QSL International Ltée
			raisons pour lesquelles certains groupes ou personnes sont plus avantageusement positionnés pour tirer profit du projet.
7	<b>Analyse comparative entre les sexes plus</b>	Importance de fournir, lorsque disponibles, les statistiques sur le nombre et le taux d'emplois, le taux d'activité et le taux de chômage concernant les membres de groupes sous-représentés dans le marché du travail local comme les femmes, les autochtones, les jeunes, les membres de minorités visibles, les immigrants et les personnes handicapées.	Une analyse des données désagrégées disponibles sur l'emploi et le chômage pour tenir compte du genre, de l'âge, des origines ethniques et des handicaps sera effectuée lors de l'étude d'impact.
8	<b>Analyse comparative entre les sexes plus</b>	Besoin d'informations sur les initiatives particulières pour l'embauche, le recrutement et la rétention d'une main-d'œuvre diversifiée et régionale qui comprend des membres de groupes sous-représentés dans le marché du travail.	<p>QSL est un membre actif du Chantier d'attraction de la main-d'œuvre de Sorel-Tracy et sa région. Le Chantier d'attraction agit en concertation et aide les employeurs de Sorel-Tracy et sa région face à de nombreux enjeux découlant du phénomène de la rareté de main-d'œuvre et de la difficulté à attirer et fidéliser des talents dans la région.</p> <p>De plus, QSL adopte des pratiques de recrutement et d'encadrement de sa main-d'œuvre qui lui permettent d'être considérée comme une des sociétés les mieux gérées au Canada et de faire preuve d'une des cultures les plus admirées au Canada comme en témoignent les distinctions reçues en ce sens.</p> <p>QSL est bien implantée et reconnue dans le milieu considérant que l'entreprise y opère depuis 1988 et qu'elle emploie aujourd'hui 85 employés à ses installations de Sorel. La nature des emplois offerts est diversifiée puisque ce sont différents types d'occupation possibles au sein de l'entreprise comme des postes de direction, professionnel et technique, supervision et de manœuvre.</p> <p>Le code d'éthique en vigueur au sein de l'entreprise prévoit un environnement de travail respectueux : « QSL traite les personnes assujetties et ses partenaires en toute équité et avec éthique, respect et dignité. QSL offre des chances égales d'emploi à tous sans distinction fondée sur l'âge, le sexe, l'orientation sexuelle, l'invalidité, la race, la religion, la citoyenneté, l'état matrimonial, la situation de famille ou quelque autre facteur que ce soit, conformément aux lois et aux règlements en vigueur dans les pays où QSL exerce ses activités. »</p>
9	<b>Changement climatique et émissions de gaz à effet de serre</b>	Besoin d'obtenir les informations demandées dans le guide <a href="#">Évaluation stratégique des changements climatiques</a> en respectant la portée du projet déterminée par l'Agence d'évaluation d'impact du Canada.	L'évaluation des émissions et réductions de GES associées au projet produite en avril 2022 <sup>2</sup> a été effectuée selon les lignes directrices d'Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) concernant l'évaluation des changements climatiques (Évaluation stratégique des changements climatiques, révisée, Octobre 2020). Une mise à jour sera effectuée lors de l'étude d'impact en tenant compte de la portée du projet, telle que déterminée par l'AÉIC.
10	<b>Changement climatique et émissions de gaz à effet de serre</b>	Besoin de clarifications sur le calcul qui a permis au promoteur de conclure que les émissions nettes de GES en phase d'exploitation seraient réduites par rapport à la situation actuelle, principalement en raison de la réduction du temps d'attente des navires au large.	La section 23 de la DDP a été bonifiée avec le contenu de l'annexe 10 (également en annexe 5 de la DIP <sup>3</sup> ), pour clarifier les étapes ayant permis de conclure à une réduction des émissions nettes des GES en phase d'exploitation.
11	<b>Changement climatique et émissions de gaz à effet de serre</b>	Besoin d'informations sur les options, autres que la construction du terminal portuaire projeté, explorées par le promoteur pour réduire les GES émis par les navires en attente.	<p>Le fait que les navires décident de demeurer en attente démontre que la relocalisation d'un navire vers un autre port comporte des obstacles de logistique qui ne permettent pas une diminution du temps de transport.</p> <p>Malgré tous les efforts déployés, seulement quelques navires ont été relocalisés en 2021 vers d'autres terminaux portuaires opérés par QSL (total de 108 000 t de marchandises), mais le transport routier additionnel résultant de ces relocalisations pour livraison à destination finale a augmenté les émissions de GES.</p> <p>Le terrain ciblé pour le projet se situe déjà en zone industrielle, permet la reconversion des infrastructures résiduelles de l'ancienne centrale thermique d'Hydro-Québec et constitue le terrain disponible le plus près des installations existantes de QSL à Sorel-Tracy, dans le secteur Richelieu de la Zone IP, qui offre les caractéristiques nécessaires pour l'aménagement d'un terminal maritime (superficie, profondeur d'eau, possibilité d'intermodalité, zone tampon avec les secteurs résidentiels, etc.). En ce sens, le choix du site pour le projet constitue la meilleure option à tous les</p>

2 SNC-Lavalin. 2022. Évaluation des émissions et réductions de GES associées au projet - Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal dans la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy. 17 pages.

3 Idem



Numéro	Catégorie	Question	Réponse de QSL International Ltée
			<p>niveaux pour l'aménagement du terminal portuaire, notamment en matière d'optimisation de la chaîne logistique de l'entreprise QSL et en favorisant les circuits courts et directs.</p> <p>En ce qui concerne les opérations sur le futur site, les mesures de réduction des GES déjà en place sur le réseau de QSL seront déployées, soit un arrêt automatique à distance des moteurs à l'arrêt après 15 min d'inactivité et l'utilisation de convoyeurs électriques. De surcroît, QSL est à l'étape d'évaluation des requis et coûts nécessaires à l'implantation d'un système d'alimentation électrique des navires à quai. Les besoins énergétiques ont été recueillis et seront transmis à Hydro-Québec pour une évaluation du potentiel d'approvisionnement. Le plus gros défi demeure les besoins de standardisation des navires pour une solution unique au marché.</p>
12	<b>Changement climatique et émissions de gaz à effet de serre</b>	Préoccupations par rapport au bien-fondé du projet dans le contexte de la lutte aux changements climatiques	<p>Le projet permet une réduction des GES émis de 2 227 t de CO<sub>2</sub> par an, ce qui est une façon reconnue de lutter contre les changements climatiques. Selon les données fournies par la SODES, sur le plan environnemental, le transport maritime est le mode de transport le plus efficace :</p> <p>Un navire équivaut à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 301 wagons de train ;</li> <li>• Près de 1 000 camions.</li> </ul> <p>Avec un litre de carburant pour une tonne de marchandise transportée :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 navire parcourt 358 km ;</li> <li>• 1 train, 225 km ;</li> <li>• 1 camion, 41 km.</li> </ul>
13	<b>Conditions sanitaires, santé humaine et bien-être</b>	Préoccupations liées aux impacts du projet sur les récepteurs sensibles situés à proximité (résidences pour personnes âgées, habitations, etc.).	<p>La liste à jour des récepteurs sensibles temporaires, saisonniers et permanents, ainsi que leur distance par rapport au projet, sera mise à jour dans le cadre de l'étude d'ambiance sonore et de l'étude de dispersion atmosphérique qui seront produites. Le guide « Conseils pour l'évaluation des impacts sur la santé humaine dans le cadre des évaluations environnementales : Évaluation des risques sur la santé humaine » sera entre autres utilisé pour s'assurer que l'évaluation des risques pour la santé humaine est complète et notamment que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les récepteurs humains actuels et potentiels les plus sensibles (p. ex., les écoles, les garderies, les hôpitaux et les résidences pour personnes âgées) ainsi que leur emplacement et leur proximité au site du projet ont tous été identifiés ;</li> <li>• Les voies d'exposition pertinentes, actuelles et potentielles, ont été décrites pour les récepteurs les plus sensibles.</li> </ul>
14	<b>Conditions sanitaires, santé humaine et bien-être</b>	Besoin d'informations sur les substances potentiellement impliquées en cas d'accidents et défaillances (par exemple, déversements accidentels) ou de remise en suspension de sédiments contaminés, leur devenir dans l'environnement (incluant le potentiel de bioaccumulation) et les conséquences sur la santé.	<p>QSL anticipe manutentionner principalement les produits suivants : anodes de cuivre, produits de l'acier, sels et divers types d'engrais. Les conséquences sur la santé des produits manutentionnés par QSL sont indiquées dans les fiches signalétiques de ces produits.</p> <p>L'analyse de risques d'accidents et défaillances qui sera produite (voir question 2) permettra d'identifier les risques de déversements ou de mise en suspension de ces substances et d'autres substances potentiellement impliquées en cas d'accidents et défaillances. Les informations sur la qualité de l'eau, des sédiments et des sols permettront de définir les substances qui pourraient être mises en suspension.</p> <p>L'analyse du potentiel de bioaccumulations des substances et des conséquences sur la santé sera effectuée lors de l'étude d'impact (voir réponse question 18).</p>
15	<b>Conditions sanitaires, santé humaine et bien-être</b>	Besoin d'information sur les impacts sonores du projet (construction et exploitation) sur la santé humaine.	<p>Une étude d'ambiance sonore sera produite et comprendra l'évaluation de la phase de construction et de l'exploitation du futur quai.</p> <p>Le climat sonore initial sera déterminé par l'entremise de relevés sonores in situ, d'une durée de 24 h, à un nombre maximal de quatre emplacements. Sur une base provisoire, les points de mesure envisagés seront positionnés à des résidences situées à proximité du terminal et près des voies empruntées par le camionnage.</p> <p>Les émissions sonores anticipées en phase de construction et d'exploitation seront évaluées afin d'établir la conformité envers les critères du MELCC<sup>4</sup> et du MTQ<sup>5</sup>. Les sources sonores à considérer sont celles dites « fixes », soit celles se trouvant à l'intérieur des limites du site et celles dites « mobiles », soit le camionnage sur les voies</p>

<sup>4</sup> Note d'instructions 98-01 et Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier, MELCC

<sup>5</sup> Politique sur le bruit routier, MTQ

Numéro	Catégorie	Question	Réponse de QSL International Ltée
			<p>publiques. Cette composante sera analysée à l'intérieur d'une zone d'étude de deux (2) kilomètres comme établi dans la directive gouvernementale sur le projet.</p> <p>Les estimations du bruit anticipé seront réalisées par simulation numérique de propagation à l'aide des équations de la méthode de la norme ISO 9613-2<sup>6</sup>.</p> <p>La méthode employée permet de prédire le niveau moyen de pression acoustique continu équivalent pondéré A (LAeq) dans des conditions météorologiques favorables à la propagation du bruit. Ces conditions consistent en une propagation par vent portant (soit de la source vers un récepteur) ou sous une inversion de température modérée comme cela arrive communément la nuit.</p> <p>Les résultats obtenus seront utilisés pour vérifier la conformité du projet et, le cas échéant, afin de déterminer si des mesures d'atténuation sont requises. Aussi, la qualification de l'importance de l'impact sonore sera déterminée.</p> <p>Un scénario de calcul sera considéré pour la phase de construction, tout comme pour la phase d'exploitation.</p>
16	<b>Conditions sanitaires, santé humaine et bien-être</b>	Besoin d'informations sur les effets cumulatifs potentiels sur l'environnement sonore et les impacts subséquents sur la santé humaine provenant du projet, des installations à proximité et d'autres projets prévisibles dans la région.	Les résultats de l'étude d'ambiance sonore serviront à évaluer les impacts sur la santé. Le guide « Conseils pour l'évaluation des impacts sur la santé humaine dans le cadre des évaluations environnementales : Bruit » sera utilisé.
17	<b>Conditions sanitaires, santé humaine et bien-être</b>	Besoin d'informations sur les mesures d'atténuation qui seront prises pour minimiser l'impact sur l'environnement sonore durant toutes les étapes du projet.	<p>QSL envisage appliquer au terminal les mesures d'atténuation suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• alarme de recul à blanc,</li> <li>• arrêt automatique de la machinerie après 15 min d'inactivités,</li> <li>• utilisation de convoyeurs couverts pour marchandise en vrac,</li> <li>• maximisation des activités de chargements à l'intérieur de l'entrepôt (les dimensions le permettent)</li> <li>• système de rendez-vous pour les activités de camionnage pour contrôler le flux,</li> <li>• bande végétale en façade de terrain le long de la route 132.</li> </ul> <p>Selon l'étude d'ambiance sonore produite, des mesures d'atténuation adaptées au projet seront élaborées.</p>
18	<b>Conditions sanitaires, santé humaine et bien-être</b>	Besoin d'informations par rapport à la possible accumulation de contaminants émis par le projet dans des aliments traditionnels <sup>7</sup> consommés par les autochtones ou non autochtones, ainsi que leurs effets potentiels sur la santé.	La liste des contaminants émis par le projet (voir réponse question 14) sera définie et servira de base à l'évaluation de la possible bioaccumulation de contaminants dans les aliments traditionnels. Le document « Conseils pour l'évaluation des impacts sur la santé humaine dans le cadre des évaluations environnementales : Les aliments traditionnels » servira de guide pour évaluer la contamination potentielle des aliments traditionnels et les effets possibles sur la santé.
19	<b>Conditions sanitaires, santé humaine et bien-être</b>	Importance de considérer dans l'évaluation des impacts sur la santé que les changements potentiels aux conditions sanitaires, sociales ou économiques pourraient être répartis différemment entre divers groupes de personnes (p. ex. hommes vs femmes, autochtones vs non autochtones, emplois qualifiés vs non qualifiés, jeunes vs aînés).	Dans l'étude d'impact, les changements potentiels aux conditions sanitaires, sociales ou économiques seront considérés pour les divers groupes de personnes. En effet, les divers groupes de personnes peuvent être affectés différemment par le projet. De plus, comme recommandé dans le document d'orientation provisoire « Analyse comparative entre les sexes plus dans le cadre de l'évaluation d'impact », un portrait du contexte historique, social, juridique et économique, de même que des structures de pouvoir, sera dressé afin de faire ressortir les raisons pour lesquelles certains groupes ou personnes sont plus avantageusement positionnés pour tirer profit du projet ou plus fortement affectés par les nuisances générées par le projet.
20	<b>Conditions sanitaires, santé humaine et bien-être</b>	Besoin d'informations sur l'emplacement des récepteurs humains sensibles permanents, temporaires et saisonniers potentiels et leur distance avec les éléments du projet qui pourraient les affecter.	Cette question est répondue à la question 13.
21	<b>Conditions sanitaires, santé humaine et bien-être</b>	Besoin d'informations sur l'état de référence pour la qualité de l'air ambiant. Besoin d'identifier et de quantifier les sources d'émission pour les contaminants suivants : le dioxyde d'azote ; le dioxyde de soufre, la poussière (total des particules en suspension), les PM <sup>10</sup> , les PM <sup>2,5</sup> , le monoxyde de carbone, l'ozone, les composés organiques volatils (COV), les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et toute autre substance susceptible d'être émise.	<p>La situation actuelle de la qualité de l'air est basée sur les données disponibles qui proviennent du Réseau de surveillance de la qualité de l'air du MELCC, lequel diffuse, en temps réel, un indice de la qualité de l'air (IQA). Le résumé de ces données est présenté à la section 14.2 de la DDP.</p> <p>L'état de référence sera décrit de façon qualitative ou quantitative en fonction des sources d'émissions régionales ou des observations à des stations de mesures gouvernementales (réseaux provinciaux ou canadiens) jugées représentatives du site du projet.</p>

<sup>6</sup> Organisation internationale de normalisation ISO 9613-2 : Acoustique – Atténuation du son lors de sa propagation à l'air libre.

<sup>7</sup> Aliments piégés, pêchés, chassés, récoltés ou cultivés à des fins de subsistance ou à des fins médicinales.

Numéro	Catégorie	Question	Réponse de QSL International Ltée
			Un devis de modélisation sera préparé à l'étude de dispersion atmosphérique pour approbation par le MELCC en accord avec le « Guide de la modélisation de la dispersion atmosphérique » (Leduc 2005), pour satisfaire aux exigences de l'évaluation environnementale provinciale.
22	<b>Conditions sanitaires, santé humaine et bien-être</b>	Besoin d'une comparaison entre l'état de référence pour la qualité de l'air et les normes canadiennes de qualité de l'air ambiant (NCQAA).	Les résultats seront analysés par rapport aux normes canadiennes de qualité de l'air ambiant (NCQAA : SO <sub>2</sub> , NO <sub>2</sub> , PMT et PM <sub>2.5</sub> ).
23	<b>Conditions sanitaires, santé humaine et bien-être</b>	Besoin d'informations sur l'évaluation de la qualité de l'air pour les phases de construction et d'exploitation du projet, les résultats d'une modélisation de la dispersion des contaminants atmosphériques, l'inventaire de tous les équipements et la liste complète des substances et polluants atmosphériques qui seront générés par le projet, ainsi que sur les meilleures pratiques de gestion des contaminants et les mesures d'atténuation.	<p>Une étude de dispersion des émissions atmosphériques sera produite et comprendra l'évaluation de la phase de construction et de l'exploitation du futur quai.</p> <p>Les principaux contaminants émis par les moteurs des navires, remorqueurs (si pertinent), équipements lourds, incluant les équipements de manutention portuaire, et le camionnage seront considérés (oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>), monoxyde carbone (CO) et matières particulaires totales (PMT) et fines (PM<sub>2.5</sub>)). Pour la phase de construction, les activités émettrices de poussières seront également considérées (chargement/déchargement de matériaux granulaires, boutage/nivelage, érosion éolienne).</p> <p>Les concentrations maximales calculées dans l'air ambiant à l'extérieur des limites de propriété de QSL seront présentées pour tous les contaminants dans un tableau sommaire et comparé aux normes et critères de qualité de l'atmosphère applicables au Québec. Un tableau similaire sera aussi préparé pour les récepteurs sensibles (résidences) à proximité. Les résultats de modélisation seront aussi présentés sur des cartes sous la forme de courbes d'égale concentration (isoplèthes) de concentrations maximales pour les contaminants dont les concentrations modélisées atteignent plus de 50 % de la norme ou du critère de qualité de l'atmosphère applicable. Les résultats seront analysés par rapport aux normes canadiennes de qualité de l'air ambiant (NCQAA : SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, PMT et PM<sub>2.5</sub>).</p> <p>Des mesures d'atténuation spécifiques seront élaborées au cours de l'étude en fonction des résultats obtenus.</p>
24	<b>Conditions sanitaires, santé humaine et bien-être</b>	Besoin d'informations sur l'évaluation des impacts à la santé découlant des émissions atmosphériques du projet.	Les résultats de l'étude de dispersion des émissions atmosphériques serviront à évaluer les impacts sur la qualité de l'air et sur la santé. Le guide « Conseils pour l'évaluation des impacts sur la santé humaine dans le cadre des évaluations environnementales : Qualité de l'air » sera utilisé.
25	<b>Conditions sanitaires, santé humaine et bien-être</b>	Besoin d'informations sur les effets cumulatifs potentiels sur la qualité de l'air et les impacts subséquents sur la santé humaine provenant du projet, des installations à proximité et d'autres projets prévisibles dans la région.	Cette réponse est fournie aux questions 24, 60 et 63.
26	<b>Conditions sanitaires, santé humaine et bien-être</b>	Besoin d'informations sur la façon dont seront pris en compte les effets sur la santé et le bien-être des peuples autochtones et non autochtones, ainsi que les moyens qui pourraient être pris pour minimiser ces effets.	<p>Les effets sur la santé des populations seront pris en compte lors de l'évaluation des impacts et des mesures d'atténuation associées.</p> <p>Pour favoriser une saine cohabitation, QSL prévoit les moyens suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alarme de recul à bruit blanc en fonction sur machinerie lourde pour minimiser les nuisances sonores ;</li> <li>• Convoyeurs électriques couverts pour minimiser les impacts sur la qualité de l'air ;</li> <li>• Maximisation des activités en entrepôt fermé pour minimiser les nuisances sonores et les impacts sur la qualité de l'air ;</li> <li>• Utilisation de trémies pour le transfert de marchandise en vrac pour minimiser les impacts sur la qualité de l'air ;</li> <li>• Alimentation électrique à quai pour minimiser les nuisances sonores et réduire l'impact environnemental ;</li> <li>• Procédures opérationnelles normalisées pour minimiser les déversements et émissions fugitives ;</li> <li>• Éclairage D.E.L. avec application mobile pour minimiser la pollution visuelle.</li> </ul> <p>Il est à noter que le projet prévoit la réduction de 48 000 km de camionnage localement, qui est en soi le meilleur moyen d'atténuation des effets négatifs sur la santé pour toute la population située sur l'axe emprunté actuellement par les camions.</p>

Numéro	Catégorie	Question	Réponse de QSL International Ltée
27	<b>Conditions sanitaires, santé humaine et bien-être</b>	Besoin d'informations sur les mesures de sécurité prévues concernant le bien-être de la population, notamment les usagers du réseau cyclable.	<p>La ville de Sorel-Tracy bénéficie de la reconnaissance Vélosympathique - niveau Argent de Vélo-Québec et déploie beaucoup d'efforts et de ressources pour favoriser les déplacements à vélo (et tout autre mode de transport actif et collectif) sur l'ensemble de son territoire. En ce sens, la sécurité des cyclistes est une priorité pour la Ville, notamment dans les secteurs industriels, où les risques de conflits d'usage sont les plus grands. Les zones industrielles sont également des générateurs de déplacement importants, par exemple pour les employés des entreprises qui s'y établissent, et il est important pour la Ville d'assurer une desserte en mobilité active sécuritaire dans ces secteurs.</p> <p>Parmi les mesures de sécurité prévues :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer la signalisation dans le secteur pour bien faire connaître les règles en vigueur et réduire le plus possible les conflits potentiels entre les différents usagers de la route (camions lourds, véhicules, cyclistes, marcheurs, autres) ;</li> <li>• Assurer une meilleure application de la réglementation en vigueur, en collaborant avec les autorités compétentes ainsi que les entreprises établies dans le secteur ;</li> <li>• Effectuer le pavage de l'entrée charretière du site du terminal portuaire pour éviter une surface de granulats à l'approche de l'emprise routière et mise en fonction d'une guérite contrôlant l'accès ;</li> <li>• Réaliser des aménagements spécifiques pour la sécurité des vélos (p. ex. ajout de bollards flexibles entre la chaussée et les bandes cyclables pour sécuriser les cyclistes et empêcher l'arrêt des véhicules lourds sur les bandes cyclables) ;</li> <li>• Effectuer une ronde quotidienne pour vigie de l'état de la chaussée/piste cyclable par QSL et nettoyage avec balai mécanique au besoin.</li> </ul>
28	<b>Conditions sanitaires, santé humaine et bien-être</b>	Préoccupations sur les nuisances (bruit, émissions de contaminants, lumière, etc.) engendrées par les navires en attente dans les zones de mouillage localisées à proximité des milieux résidentiels.	<p>Le quai projeté, de même que celui existant de Kildair Service ULC, est à l'intérieur de la zone de juridiction de l'Administration portuaire de Montréal (APM). Les zones de mouillage à l'intérieur de ce territoire sont identifiées et attribuées par l'APM. Les zones de mouillage concernées sont disponibles en à l'annexe 9 de la DDP.</p> <p>En ce qui concerne la limitation des nuisances en provenance des bateaux à l'ancrage, l'APM est en autorité pour communiquer avec les capitaines de navires et demander un respect des mesures ainsi que de favoriser les ancrages plus distants de la rive.</p> <p>QSL invite les citoyens voulant dénoncer une situation à communiquer avec l'APM (relations avec les communautés). La ville de Sorel-Tracy agira comme facilitateur et communiquera la bonne marche à suivre pour que ses citoyens qui souhaiteraient faire valoir leurs préoccupations et/ou formuler une plainte puissent le faire auprès de l'autorité compétente. D'ailleurs, la Ville dédie déjà au projet une rubrique sur son site Web dans une perspective d'information de sa population : <a href="https://www.ville.sorel-tracy.qc.ca/ville/decouvrir-la-ville/complexe-industriolo-portuaire">https://www.ville.sorel-tracy.qc.ca/ville/decouvrir-la-ville/complexe-industriolo-portuaire</a></p>
29	<b>Conditions sanitaires, santé humaine et bien-être</b>	Préoccupations sur les nuisances (bruit, émissions de contaminants, risques d'accidents, dégradation de l'état de la chaussée, conflits entre les usagers de la route, etc.) engendrées par le transport routier associé au projet sur les milieux résidentiels et récréatifs localisés à proximité du projet.	<p>La circulation des camions et des véhicules outils sur le territoire de la ville de Sorel-Tracy est encadrée par le règlement municipal n° 2197 « Concernant la circulation des camions et des véhicules outils dans la ville de Sorel-Tracy » et abrogeant les règlements n°s 801-6 et 801-6-1 de l'ex-Ville de Tracy ». Ce règlement identifie précisément les routes interdites et autorisées pour la circulation de ces véhicules lourds. Ces routes ont été établies, en concertation avec les parties prenantes, afin de limiter les nuisances du camionnage pour la population de la ville de Sorel-Tracy.</p> <p>Pour les camions qui auront à accéder au terminal portuaire de QSL, les routes autorisées dans le secteur sont l'autoroute 30, le chemin du Golf entre les bretelles d'entrée/sortie de l'autoroute 30 et la rue Industrielle, la rue Industrielle, la rue Joseph-Simard et la route Marie-Victorin entre la rue Joseph-Simard et l'entrée du terminal portuaire. Une seule zone résidentielle, où l'on retrouve 14 lots en bordure du fleuve Saint-Laurent sur la route Marie-Victorin, et comportant une marge avant importante, est impactée directement par les camions qui y circulent. À l'échelle d'une ville qui compte 35 627 habitants, les nuisances associées à l'accroissement du camionnage engendré par le projet de terminal portuaire de QSL sont donc circonscrites au minimum possible. Toutes ces routes sont très bien adaptées pour accueillir le transport routier engendré par le projet de terminal portuaire de QSL et la Ville verra au maintien de la qualité de la surface de roulement.</p> <p>À l'instar des mesures énoncées à la question 27, la Ville prévoit, dans la limite de ses compétences, mettre de l'avant les mesures qui seront jugées pertinentes et adaptées (signalisation, meilleure application de la réglementation, collaboration avec les entreprises, etc.) pour réduire les nuisances engendrées par le transport routier associé au projet sur les milieux résidentiels et récréatifs localisés à proximité.</p>

Numéro	Catégorie	Question	Réponse de QSL International Ltée
30	Conditions sanitaires, santé humaine et bien-être	Besoin d'informations sur les analyses ou études qui ont été ou seront réalisées pour évaluer l'impact du projet sur le trafic routier (trajets des camions, impacts sur les infrastructures routières, etc.).	Aucune étude ou analyse de la circulation sur le tronçon où est envisagé le projet de terminal portuaire de QSL n'a été réalisée jusqu'à présent. Si besoin, la Ville pourrait installer un analyseur de vitesse sur le tronçon concerné pour quantifier le nombre de véhicules, leur type et leur vitesse sur une période donnée. Selon les données de débit de circulation du MTQ, le débit journalier moyen annuel (DJMA) sur la route Marie-Victorin, entre le chemin du Golf et la montée Saint-Roch, c'est-à-dire le seul tronçon pour lequel des données de débit de circulation sont disponibles auprès du MTQ et dont le début est situé à environ un (1) kilomètre au sud du projet, est de 1 780 véhicules.
31	Conditions sanitaires, santé humaine et bien-être	Besoin d'informations sur les heures d'opération du terminal projeté.	Le déchargement (ou chargement) de la marchandise en vrac aura lieu en continu de jour et de nuit (24 h/24 h). La marchandise en vrac représente environ 50 % des navires attendus. Pour les autres marchandises, les activités d'arrimage devraient avoir lieu le jour quoiqu'en quelques exceptions (moins de 10 %) certaines activités pourraient avoir lieu jusqu'à 1 h 00 (am).
32	Conditions socio-économiques	Importance de consulter un éventail représentatif et diversifié de sous- groupes (ou organismes les représentants) de la population, afin de s'assurer que tous les enjeux importants ont été identifiés, et de tenir compte des préoccupations de la communauté en matière d'impact environnemental, socio-économique et social (p. ex. besoin en logements, impacts sur les activités touristiques, distribution des retombées économiques, cohésion sociale, racisme, etc.).	Les sections 3 et 4 de la DDP résument les groupes ayant été consultés jusqu'à présent. Un éventail de parties prenantes incluant des citoyens, des acteurs économiques et politiques, des groupes socio-économiques, des groupes environnementaux et des communautés autochtones ont été consultés. Dans les activités à venir, une activité de type portes ouvertes sera privilégiée pour la consultation grand public. Pour accommoder le plus grand nombre de personnes, une période de trois (3) heures en après-midi et une autre de trois (3) heures en soirée seront prévues. Des kiosques thématiques présentant des sujets particuliers (p. ex. qualité de l'air et GES, bruits, qualité de l'eau) pourront être inclus.
33	Conditions socio-économiques	Besoin d'information sur les effets potentiels du projet sur les activités récréotouristiques.	Des groupes exerçant des activités de nature récréotouristique ont été invités lors des rencontres préalables au processus d'évaluation environnemental pour recueillir les enjeux et les préoccupations soulevés par ces groupes. Ils seront de nouveau sollicités afin de déterminer si la zone d'étude est fréquentée par leur membre, afin de baliser les effets potentiels que le projet peut avoir sur les activités récréotouristiques. La section 15.7 de la DDP a été bonifiée pour inclure la méthodologie des inventaires effectués.
34	Conditions socio-économiques	Besoin d'informations sur le nombre d'emplois qui seraient créés à temps plein, à temps partiel, permanents, temporaires et contractuels, ainsi que le nombre d'emplois indirects qui seraient créés.	Selon une étude réalisée par Deloitte, les activités de QSL en 2021 ont généré 97 emplois directs et 192 emplois totaux. Sur la base de cette évaluation, QSL estime qu'à l'ultime le nouveau quai générera additionnellement 50 emplois directs et 100 emplois totaux. Cette prévision ne considère pas les nouveaux emplois associés à la venue de nouveaux usagers à l'intérieur de la nouvelle zone industrielle qui sera développée en périphérie des installations portuaires.
35	Conflits d'usage et enjeux de sécurité opérationnelle	Préoccupations à l'effet que le quai projeté pourrait entraver la capacité de Kildair Service ULC à assurer la sécurité de l'exploitation de son terminal pétrolier et la sécurité de la navigation des navires qui accostent à son quai ou qui en sortent (augmentation du trafic maritime, y compris l'accostage, la navigation et l'ancrage dans la zone immédiate du quai existant de Kildair Service ULC ; impacts liés au fait que le quai projeté serait plus long que le quai existant de Kildair Service ULC ; suffisance de l'espace pour accueillir et manœuvrer des navires de taille importante simultanément au quai projeté et au quai existant de Kildair Service ULC).	Des simulations de manœuvre ont été réalisées par le Centre de Simulation et d'Expertise Maritime (CSEM) et les conclusions sont à l'effet que les manœuvres réalisées dans le cadre de ce projet ont atteint les objectifs visés. Il a été démontré qu'en conditions normales d'opération, il était possible d'effectuer des accostages et des appareillages au nouveau quai de QSL, sans gêner les opérations qui prennent place au quai de Kildair Service ULC. Lorsqu'un navire de 180 m de longueur ou plus appareille du quai de Kildair Service ULC, l'inconvénient du manque d'espace sur l'avant peut être contré par l'utilisation d'un remorqueur de type ASD à la place d'un remorqueur conventionnel. Il a aussi été démontré qu'à la suite d'une panne de machine lors de l'approche finale au quai de Kildair Service ULC, le navire pouvait être contrôlé par les remorqueurs et dirigé en lieux sûrs avant qu'il puisse représenter un danger pour l'un ou l'autre des quais, ainsi qu'à un navire qui pourrait être accosté au quai de QSL.
36	Conflits d'usage et enjeux de sécurité opérationnelle	Besoin de précisions sur l'impact du déplacement ou du rallongement du quai projeté sur la validité des recommandations des pilotes contenues dans le rapport de simulation du Centre de simulation et d'expertise maritime. Questionnement sur la nécessité de faire une nouvelle simulation.	Notre compréhension est à l'effet que seules les simulations 13 à 15 peuvent être impactées, mais considérant que les résultats de ces trois (3) simulations ont démontré que le pilotage était « très bien contrôlé » et qu'il n'y avait « aucun enjeu par rapport au navire accosté » ou « aucune difficulté à éviter le navire accosté », alors le prolongement sur une distance de 17,4 m n'affectera pas significativement les manœuvres. Le dégagement minimum entre le quai prolongé et un bateau demeure à 35 m selon le cas le plus critique modélisé. Il n'y aurait pas matière à

Numéro	Catégorie	Question	Réponse de QSL International Ltée
			réaliser de nouvelles simulations afin de confirmer/infirmier cette analyse tant que les plans finaux ne seront pas complétés. Un résumé des conclusions des simulations est présenté à la section 5.1 de la DDP.
37	<b>Conflits d'usage et enjeux de sécurité opérationnelle</b>	Besoin de précisions sur la manière dont un navire accosté au quai projeté positionnerait ses amarres afin d'éviter un empiètement éventuel sur les terrains de Kildair Service ULC et des enchevêtrements avec les amarres des navires accostant au quai de Kildair Service ULC.	Le plan d'amarrage sera rendu disponible plus tard dans le processus d'autorisation. Plusieurs solutions seront étudiées, tel que l'utilisation de treuils mécanique à quai reliant la ligne d'amarrage au bloc de prise d'eau en rive, côté est, ou encore un système d'amarrage automatisé sans cordage, etc.
38	<b>Conflits d'usage et enjeux de sécurité opérationnelle</b>	Préoccupations par rapport au fait que la construction d'un quai s'étendant plus loin dans le fleuve Saint-Laurent que le quai existant de Kildair Service ULC pourrait entraîner une accumulation de glace entre le quai existant de Kildair Service ULC et le quai projeté, entravant ainsi la capacité des navires à manœuvrer, et notamment à accoster et à débarquer du quai existant de Kildair Service ULC.	Il est anticipé que les barges du quai soient retirées au cours de la période de présence de glaces. Les seules structures permanentes qui pourraient obstruer le régime d'écoulement sont deux (2) ducs-d'Albe d'une largeur de 12 m et 24 pieux d'acier. Toutefois, en raison de leur empreinte, les impacts attendus sur la dynamique des glaces du secteur devraient être non significatifs. Il est à noter que les modélisations hydrauliques en conditions projetées ne sont pas encore effectuées. Les impacts attendus des aménagements proposés sur la dynamique des glaces du secteur sont discutés sur la base des notions d'hydraulique de cours d'eau et d'images satellites de 2014 et 2018. L'analyse des impacts sera réalisée après les résultats des modélisations et sera présentée à l'étude d'impact.
39	<b>Conflits d'usage et enjeux de sécurité opérationnelle</b>	Besoin de précisions sur le schéma de la ligne d'amarrage du quai projeté et le processus par lequel les amarres seront amenées aux bittes d'amarrage.	Cette réponse est fournie à la question 37.
40	<b>Conflits d'usage et enjeux de sécurité opérationnelle</b>	Besoin de précisions sur la gestion des quais flottant au cours de la période de 3 mois par an durant laquelle ces quais ne seraient pas en opération (barges laissées sur place ou déplacés), ainsi que l'impact de l'accumulation et du mouvement de la glace sur le quai existant de Kildair Service ULC durant cette période.	Les impacts attendus sur la dynamique des glaces du secteur à la suite de la construction des structures proposée devraient être non significatifs. L'analyse des cartes de glace permet d'établir un historique des conditions de glace dans la zone du terminal portuaire projeté. En considérant qu'une concentration de glace d'au moins 30 % peut occasionner des problèmes d'opération pour les navires, seuls les résultats avec une concentration supérieure sont considérés. Ainsi, pour une concentration supérieure à 30 %, le couvert de glace est supérieur à 15 cm durant une moyenne de 37 jours par hiver et il est supérieur à 30 cm pendant environ 12 jours.
41	<b>Conflits d'usage et enjeux de sécurité opérationnelle</b>	Besoin de précisions sur le temps et l'infrastructure nécessaires pour mettre le quai projeté en service chaque printemps et le fermer à la fin de chaque année, ainsi que l'impact de ces opérations sur les opérations prenant place au quai existant de Kildair Service ULC.	Il est anticipé un délai de 24 h à 48 h pour l'installation annuelle des barges. À l'intérieur de cette période, il est raisonnable de croire que la circulation maritime au droit du quai de Kildair Service ULC pourrait être affectée sur une période d'environ 6 h, au cours de laquelle Kildair Service ULC ne sera pas en mesure d'accueillir de nouveaux navires à ses installations.
42	<b>Conflits d'usage et enjeux de sécurité opérationnelle</b>	Besoin de précisions sur l'ordre de priorité des mouvements de navires dans une situation où deux mouvements sont prévus en même temps au quai existant de Kildair Service ULC et au quai projeté.	La distance entre le quai existant et le quai projeté est supérieure à plusieurs postes à quai utilisés aux ports de Montréal et Québec. En ce sens, il est usuel et normal que des opérations de pilotage de navires soient coordonnées entre deux (2) opérateurs de quais voisins. Habituellement, le premier arrivé a priorité pour effectuer sa manœuvre. Ceci étant dit, selon les simulations complétées, les temps des manœuvres d'appareillage et d'accostage sont estimés entre 5 et 36 min.
43	<b>Conflits d'usage et enjeux de sécurité opérationnelle</b>	Préoccupations par rapport à la capacité des infrastructures de la ville de Sorel-Tracy à accueillir le volume de camions lourd que générerait le projet.	Les routes autorisées dans le secteur pour le transport lourd offrent un niveau de service « A », ce qui signifie qu'elles bénéficient d'une grande capacité résiduelle pour accueillir le débit supplémentaire de camions lourds occasionné par le projet de terminal portuaire projeté. Des réponses à cette question sont également fournies aux questions 29 et 30.
44	<b>Conflits d'usage et enjeux de sécurité opérationnelle</b>	Préoccupations liées au fait qu'actuellement certains camions ne respectent pas l'itinéraire prescrit par la réglementation.	Historiquement, les problèmes liés au non-respect de l'itinéraire prescrit par la réglementation municipale sont occasionnés par les activités d'une minorité d'entreprises établies dans le secteur. La grande majorité respecte l'itinéraire prescrit. À l'instar des mesures énoncées à la question 29, la Ville prévoit, dans la limite de ses compétences, mettre de l'avant les mesures qui seront jugées pertinentes et adaptées pour assurer le respect de la réglementation, notamment un renforcement de la signalisation, une présence policière accrue si nécessaire, la collaboration avec les entreprises du secteur pour assurer le respect de la réglementation et un suivi rapide des plaintes formulées par les citoyens, etc. Aussi, QSL exige de ses sous-traitants le respect de la réglementation en vigueur. Un bris de condition pourrait entraîner la fin contractuelle. En ce qui concerne les autres camionneurs accédant au site, QSL les sensibilise en continu à la réglementation en place.

Numéro	Catégorie	Question	Réponse de QSL International Ltée
			Enfin, QSL met à la disposition des résidents une ligne téléphonique ainsi qu'une adresse courriel pour favoriser le signalement de comportements fautifs. À la suite de ces signalements, QSL entreprend les suivis requis.
45	<b>Conflits d'usage et enjeux de sécurité opérationnelle</b>	Préoccupations par rapport à l'augmentation de la circulation engendrée par le projet sur la rue Industrielle, la rue Joseph Simard et la route 132 et la capacité de ces dernières à accueillir cette augmentation.	Cette réponse est fournie à la question 43.
46	<b>Conflits d'usage et enjeux de sécurité opérationnelle</b>	Questionnement sur la possibilité de construire une rue reliant directement la rue Industrielle ou l'autoroute 30 au site du terminal portuaire projeté.	La réalisation d'un tel projet n'est pas prévue pour le moment. La route actuelle empruntée par les camions lourds est bien adaptée aux besoins actuels et devrait être en mesure de répondre adéquatement aux besoins futurs engendrés par le projet de terminal portuaire. Si le développement des terrains industriels appartenant à la Ville à proximité du projet de QSL en venait à nécessiter l'analyse d'un tel projet, il serait évalué en temps et lieu. À noter que la présence de la voie ferrée du CN dans le secteur constitue une contrainte importante à la construction d'une rue qui relierait directement la rue Industrielle ou l'autoroute 30 et le site du terminal portuaire projeté.
47	<b>Conflits d'usage et enjeux de sécurité opérationnelle</b>	Besoin d'informations sur la possibilité d'améliorer la signalisation routière pour minimiser les impacts du transport routier lié au projet et assurer la sécurité des piétons, des cyclistes et des autres usagers de la route.	Cette réponse est fournie aux questions 27 et 29.
48	<b>Conflits d'usage et enjeux de sécurité opérationnelle</b>	Besoin d'informations sur la possibilité de consulter les citoyens sur un plan du trajet qui serait emprunté par les camions avant la réalisation du projet.	Cette réponse est partiellement fournie à la question 29. Le règlement municipal n° 2197 actuellement en vigueur a été rédigé en tenant compte des préoccupations soulevées par les citoyens. La Ville demeure ouverte à consulter les citoyens si une refonte de ce règlement est nécessaire.
49	<b>Conflits d'usage et enjeux de sécurité opérationnelle</b>	Besoin d'informations sur la possibilité de construire une aire d'attente pour les camions qui attendent pour accéder au site du projet afin d'éviter que les camions se stationnent sur l'accotement de la route 132.	QSL a déjà en place un système de rendez-vous pour assurer un contrôle du flux routier en attente au terminal. Il n'est pas envisagé pour le moment d'aménager une aire d'attente pour les camions qui attendent pour accéder au site. Les camions n'ont pas le droit de s'arrêter sur l'accotement de la route 132 puisque ces accotements constituent des bandes cyclables unidirectionnelles. Un tel comportement pourrait être empêché par l'ajout de bollards flexibles de protection des bandes cyclables.
50	<b>Conflits d'usage et enjeux de sécurité opérationnelle</b>	Besoin d'informations sur la possibilité de mesurer l'impact de l'augmentation du transport routier lié au projet sur la qualité de vie des citoyens et sur la valeur marchande de leur propriété.	La réponse à la question du transport routier est fournie à la question 29. Concernant la valeur marchande des propriétés résidentielles, il faut considérer les éléments d'information suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>• depuis sa construction à partir de 1962 jusqu'à sa fermeture en 2011, puis son démantèlement qui s'est terminé en 2017, la centrale thermique d'Hydro-Québec s'élevait sur le site, avec les nuisances associées à sa présence et son opération ;</li> <li>• le zonage du secteur est industriel ;</li> <li>• le projet de terminal portuaire de QSL est identifié comme le projet phare du Plan de développement de la Zone IP de Sorel-Tracy, qui est le résultat d'un exercice de planification stratégique réalisé en partenariat et collaboration avec les acteurs environnementaux et socio-économiques de la région, et des représentants des directions régionales de nombreux ministères du gouvernement du Québec ;</li> <li>• depuis qu'elle a manifesté sa volonté d'acquérir les terrains de l'ancienne centrale thermique d'Hydro-Québec en 2015, la Ville a réalisé plusieurs activités et démarches pour informer et consulter sa population relativement à un projet de terminal portuaire sur le site ;</li> <li>• du point de vue de la Ville, qui est partenaire du projet, l'objectif est que le projet de terminal portuaire de QSL soit reconnu comme un exemple en matière de développement durable. La Ville souhaite que ce projet constitue un catalyseur pour le développement de sa Zone IP et, conséquemment, un levier pour le développement économique de la région et pour la création de richesse collective. Le projet vise notamment à accroître et diversifier les sources de revenus de la municipalité et ainsi, à terme, réduire le fardeau fiscal qui repose sur les citoyens.</li> </ul>
51	<b>Conflits d'usage et enjeux de sécurité opérationnelle</b>	Besoin d'informations sur la possibilité de mesurer l'impact de l'augmentation de la circulation lourde liée au projet sur la circulation locale (autobus scolaires, transport en commun, etc.).	Cette réponse est partiellement fournie aux questions 29 et 30. À noter qu'au niveau du transport par autobus pour le transport collectif, la ligne 700 du service Exo qui relie Sorel-Tracy à Longueuil passe sur la route Marie-Victorin, devant le site du projet de terminal portuaire projeté par QSL. Selon l'horaire actuellement en vigueur, on compte en semaine 35 passages d'autobus par jour devant le site (17 passages en direction de Sorel-Tracy et 18 en direction de Longueuil). En fin de semaine, on compte 20 passages d'autobus par jour devant le site, soit 10 passages dans chaque direction.

Numéro	Catégorie	Question	Réponse de QSL International Ltée
52	<b>Conflits d'usage et enjeux de sécurité opérationnelle</b>	Besoin d'informations (idéalement sous forme de carte) sur le ou les trajets qui seraient empruntés par les camions voyageant entre l'autoroute 30 ou le terminal portuaire existant de Saint-Joseph-de-Sorel et le site du terminal portuaire projeté.	Le trajet de camionnage est présenté à la réponse à la question 29. Les cartes pertinentes des annexes A et B du règlement municipal n° 2197 sont présentées en annexe 5 de la DDP.
53	<b>Conflits d'usage et enjeux de sécurité opérationnelle</b>	Besoin d'informations sur la possibilité de mesurer les impacts du projet sur la sécurité des usagers du réseau cyclable en zone industrielle et sur la possibilité de présenter un plan d'atténuation en collaboration avec les instances de transport publiques.	Cette réponse est partiellement fournie à la question 27. Si nécessaire, il serait possible de présenter un plan d'atténuation en collaboration avec les instances de transport public.
54	<b>Conflits d'usage et enjeux de sécurité opérationnelle</b>	Besoin d'informations sur la possibilité de déplacer les zones de mouillage des navires dans un secteur où le fleuve est plus large.	QSL n'est pas l'autorité responsable de la gestion des zones de mouillage et réfère à l'APM, qui en est responsable.
55	<b>Conflits d'usage et enjeux de sécurité opérationnelle</b>	Besoin d'informations sur la possibilité d'améliorer la planification liée au déchargement des navires (temps d'attente des navires sur le fleuve dans le secteur de Sorel-Tracy) et d'assurer une meilleure coordination entre le Port de Montréal et les différents opérateurs de terminaux privés du secteur de Sorel-Tracy en ce qui a trait à l'amarrage des navires (respect de la réglementation et limitation des nuisances lorsqu'ils sont amarrés). Besoin d'information sur la possibilité d'identifier un point de contact central avec lequel les citoyens pourront communiquer pour le traitement de leurs plaintes.	Cette réponse est partiellement fournie à la question 28. En ce qui concerne la possibilité d'améliorer la planification des activités à quai en vue de diminuer le temps d'attente des navires, il existe des solutions en développement à l'échelle mondiale (puisque le trafic naval au port de Montréal est d'origine mondiale) qui préconisent un partage des données en temps réel (Big Data) en vue d'une amélioration du synchronisme des activités. Le délai de déploiement de ces solutions dépend de l'évolution technologique de l'industrie au cours des prochaines années.
56	<b>Conflits d'usage et enjeux de sécurité opérationnelle</b>	Besoin d'informations sur l'impact du projet sur le trafic maritime (nombre de passages de navires supplémentaires), respectivement, entre le terminal projeté et Montréal, ainsi qu'en amont de Montréal.	L'acier et les engrais sont les marchandises les plus susceptibles de continuer vers l'Ontario par bateau. L'augmentation des volumes en amont de Sorel-Tracy n'est actuellement pas prévisible puisque la disponibilité d'un nouveau poste à quai ne se traduira pas automatiquement par une augmentation des besoins de consommation en Ontario. Au cours des prochaines années, le quai améliorera la fluidité du transport des marchandises et rendra les installations de Sorel-Tracy plus attractives sans avoir pour effet d'augmenter le volume à transiter en amont. Toutefois, le nouveau quai permettra éventuellement une augmentation potentielle des volumes. Plusieurs facteurs externes sont inconnus de QSL (capacité résiduelle de la voie maritime, prévisions économiques de la province de l'Ontario en matière de construction, évolution des changements climatiques et futures politiques d'autosuffisance alimentaire, etc.), mais sur la base des projections actuelles de cet accroissement, il pourrait y avoir une augmentation des navires en amont de l'ordre de 5 à 10 navires par année, à moyen et long terme.
57	<b>Conflits d'usage et enjeux de sécurité opérationnelle</b>	Besoin d'informations sur le nombre d'années (suite à la phase de construction) et les conditions nécessaires pour que le terminal projeté accueille 35 navires par année et entraîne une augmentation d'environ 14 600 trajets supplémentaires de camions par année.	Cette estimation de la période de temps dépend de plusieurs facteurs extérieurs inconnus associés à la demande du marché. Plusieurs modèles financiers dans l'industrie maritime prévoient un retour sur investissements supérieur à 30 ans. Néanmoins, QSL estime une période de dix (10) ans pour atteindre le volume de 35 navires à quai.
58	<b>Conflits d'usage et enjeux de sécurité opérationnelle</b>	Besoin d'informations sur la possibilité d'améliorer le terminal portuaire de Saint-Joseph-de-Sorel (appartenant à QSL International Ltée) plutôt que d'en développer un nouveau.	La longueur de la façade du quai de QSL à Saint-Joseph-de-Sorel ne permet pas d'y accoster plus d'un navire commercial à la fois. La limite nord du terrain a un accès direct au fleuve Saint-Laurent, mais la construction d'un quai à cet endroit n'est pas possible en pratique étant donné la faible profondeur d'eau et les volumes de dragage qui seraient nécessaires. Principalement, c'est l'aire de travail et de manœuvre disponible sur le site portuaire qui est le plus limitatif. Même avec un deuxième poste à quai, les bateaux seraient en attente pour une durée équivalente à ce qu'actuellement vécu en raison de goulots d'étranglement opérationnels sur le site portuaire. Malheureusement, l'agrandissement du site n'est pas possible puisqu'il est enclavé par la rivière Richelieu, des habitations et des propriétés.
59	<b>Effets cumulatifs</b>	Importance d'attendre les conclusions de <a href="#">l'Évaluation régionale de la région du fleuve Saint-Laurent</a> avant d'entamer de nouveaux projets de développement, afin de mieux considérer les effets cumulatifs des projets passés, présents et futurs et de contextualiser la place et les impacts du terminal portuaire projeté.	Il est possible que l'Évaluation régionale de la région du fleuve Saint-Laurent menée par l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (ci-après Agence) ne soit pas terminée avant que l'évaluation environnementale menée par QSL soit déposée. Toutefois, QSL sera en contact avec l'Agence tout au long du processus d'évaluation afin d'obtenir les conclusions préliminaires de cette évaluation régionale et en tenir compte dans le cadre de sa propre évaluation des effets cumulatifs.

Numéro	Catégorie	Question	Réponse de QSL International Ltée
60	Effets cumulatifs	Préoccupations par rapport aux effets cumulatifs liés au projet compte tenu de son emplacement dans un secteur qui accueille déjà plusieurs terminaux portuaires, y compris, sans toutefois s'y limiter, les effets cumulatifs sur la qualité de l'eau, la qualité de l'air, l'environnement sonore et l'état des infrastructures routières.	<p>L'évaluation des effets cumulatifs se fera sur la base des informations contenues dans le document « Orientations techniques pour l'Évaluation des effets environnementaux cumulatifs en vertu de la <i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)</i><sup>8</sup> », l'énoncé de politique opérationnelle « Aborder les effets environnementaux cumulatifs en vertu de la <i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale</i><sup>9</sup> » et le « Guide du praticien sur l'évaluation des effets cumulatifs<sup>10</sup> ». Advenant la publication de nouvelles orientations techniques découlant de la <i>Loi sur l'évaluation d'impact</i>, ce document sera également considéré.</p> <p>Pour être retenue dans l'analyse des impacts cumulatifs, une composante environnementale (biologique ou physique), sociale, sanitaire ou économique doit être susceptible d'être touchée par le projet en combinaison avec d'autres projets et activités antérieures, actuelles ou raisonnablement prévisibles<sup>11</sup>.</p> <p>L'évaluation des impacts cumulatifs portera sur les composantes sur lesquelles des impacts résiduels locaux sont prévus, après l'application des mesures d'atténuation, et ce, indépendamment de l'importance prévue de ces impacts (ACÉI 2018<sup>12</sup>).</p> <p>La prise en compte des effets environnementaux cumulatifs sera faite sur la base de l'information disponible et des effets sur l'environnement prévisible des projets futurs. À moins que des données précises ne soient disponibles, les effets environnementaux des projets autres que le projet principal seront estimés en fonction des effets habituels découlant de la réalisation de projets similaires. Le projet pilote d'évaluation des effets cumulatifs des activités maritimes sur le Saint-Laurent et la rivière Saguenay<sup>13</sup>, encadré par le cadre national pour l'évaluation des effets cumulatifs du transport maritime, sera consulté et son contenu sera considéré dans l'évaluation des impacts cumulatifs du projet.</p> <p>Pour chaque composante valorisée de l'environnement, les limites spatiales seront adaptées. En plus des limites spatiales établies pour l'évaluation des impacts des composantes valorisées (aire de projet, zone d'étude locale, zone d'étude régionale), les limites spatiales pour l'évaluation des effets cumulatifs seront définies en prenant en compte l'étendue de la composante valorisée, l'écosystème dans lequel elle s'insère lorsqu'applicable, et les limites au point où les effets cumulatifs deviennent acceptables sur chacune des composantes.</p>
61	Effets cumulatifs	Préoccupations par rapport aux effets cumulatifs du transport maritime (érosion des berges, rejets de contaminants, collisions avec des mammifères marins, etc.).	Cette réponse est fournie à la question 60.
62	Effets cumulatifs	Importance de considérer le projet dans un contexte cumulatif des impacts des autres projets portuaires d'envergures dans le fleuve Saint-Laurent et de baser cette analyse sur des méthodologies reconnues et des données scientifiques récentes, telle que celles découlant du Programme de protection des océans (PPO), qui désigne notamment le lac Saint-Pierre et la zone concernée par ce projet comme étant des secteurs sensibles où se trouve déjà une concentration d'effets cumulatifs causés par les activités maritimes.	Lors de son analyse des effets cumulatifs, QSL considérera les effets cumulatifs liés aux autres projets portuaires. Le projet pilote d'évaluation des effets cumulatifs des activités maritimes sur le Saint-Laurent et la rivière Saguenay <sup>14</sup> , encadré par le cadre national pour l'évaluation des effets cumulatifs du transport maritime, sera notamment consulté et son contenu sera considéré dans l'évaluation des impacts cumulatifs du projet.
63	Effets cumulatifs	Importance que l'évaluation des effets cumulatifs fasse appel à des seuils et que les limites spatiales de l'analyse des effets cumulatifs soient définies par rapport à l'écosystème, et non pas en fonction des limites du projet ou d'une unité administrative arbitraire.	L'évaluation des effets cumulatifs se fera sur la base des informations contenues dans le document « Orientations techniques pour l'Évaluation des effets environnementaux cumulatifs en vertu de la <i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)</i> <sup>15</sup> », l'énoncé de politique opérationnelle « Aborder les effets environnementaux cumulatifs

<sup>8</sup> Agence canadienne d'évaluation d'impact du Canada, Mars 2018

<sup>9</sup> Agence canadienne d'évaluation d'impact du Canada, Mars 1999 ; mise à jour novembre 2007

<sup>10</sup> Agence canadienne d'évaluation d'impact du Canada, Février 1999

<sup>11</sup> Modèle de lignes directrices adaptées relatives à l'étude d'impact pour les projets désignés visés par la Loi sur l'évaluation d'impact

<sup>12</sup> Orientations techniques pour l'Évaluation des effets environnementaux cumulatifs en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)*

<sup>13</sup> <https://effetscumulatifsnavigation.github.io/Rapport/>

<sup>14</sup> <https://effetscumulatifsnavigation.github.io/Rapport/>

<sup>15</sup> Agence canadienne d'évaluation d'impact du Canada, Mars 2018

Numéro	Catégorie	Question	Réponse de QSL International Ltée
			<p>en vertu de la <i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale</i><sup>16</sup> » et le « Guide du praticien sur l'évaluation des effets cumulatifs<sup>17</sup> ». Advenant la publication de nouvelles orientations techniques découlant de la <i>Loi sur l'évaluation d'impact</i>, ce document sera également considéré.</p> <p>Pour être retenue dans l'analyse des impacts cumulatifs, une composante environnementale (biologique ou physique), sociale, sanitaire ou économique doit être susceptible d'être touchée par le projet en combinaison avec d'autres projets et activités antérieures, actuelles ou raisonnablement prévisibles<sup>18</sup>.</p> <p>L'évaluation des impacts cumulatifs portera sur les composantes sur lesquelles des impacts résiduels locaux sont prévus, après l'application des mesures d'atténuation, et ce, indépendamment de l'importance prévue de ces impacts (ACÉI 2018<sup>19</sup>).</p> <p>La prise en compte des effets environnementaux cumulatifs sera faite sur la base de l'information disponible et des effets sur l'environnement prévisible des projets futurs. À moins que des données précises ne soient disponibles, les effets environnementaux des projets autres que le projet principal seront estimés en fonction des effets habituels découlant de la réalisation de projets similaires.</p> <p>Pour chaque composante valorisée de l'environnement, les limites spatiales seront adaptées. En plus des limites spatiales établies pour l'évaluation des impacts des composantes valorisées (aire de projet, zone d'étude locale, zone d'étude régionale), les limites spatiales pour l'évaluation des effets cumulatifs seront définies en prenant en compte l'étendue de la composante valorisée, l'écosystème dans lequel elle s'insère lorsqu'applicable, et les limites au point où les effets cumulatifs deviennent acceptables sur chacune des composantes.</p>
64	<b>Effets cumulatifs</b>	Importance que le cadre temporel utilisé pour l'évaluation des effets cumulatifs s'étende jusqu'à un moment où la diversité et l'abondance dans les écosystèmes soutenaient encore l'exercice des droits des Kanien'kehá:ka.	La limite temporelle passée de l'évaluation des effets cumulatifs couvrira une période de temps raisonnable où il est possible de colliger des informations. Dans la mesure du possible, elle correspondra au début des activités industrielles dans la région de Sorel.
65	<b>Effets cumulatifs</b>	Importance d'appliquer le principe de précaution dans l'analyse des effets cumulatifs du projet et dans la détermination des mesures d'adaptation nécessaires pour faire face aux effets cumulatifs sur les droits des Premières Nations, en attendant l'achèvement de <a href="#">l'Évaluation régionale de la région du fleuve Saint-Laurent</a> et en cas d'incertitude quant à savoir si nous approchons ou avons dépassé divers seuils de déclin.	Il est de la volonté de QSL de faire appel au principe de précaution pour l'évaluation des effets cumulatifs du projet.
66	<b>Effets cumulatifs</b>	Importance que la collaboration du promoteur aux études fédérales sur les effets cumulatifs, menées par Transports Canada et l'Agence d'évaluation d'impact du Canada, ne se substitue pas à une analyse adéquate des effets cumulatifs propre au projet.	QSL ne collabore pas aux études fédérales sur les effets cumulatifs, menées par Transports Canada et l'Agence. Les effets cumulatifs propres au projet seront évalués indépendamment de ces processus.
67	<b>Effets cumulatifs</b>	Importance que l'évaluation des effets cumulatifs soit effectuée par le promoteur du projet en collaboration avec les communautés autochtones et l'Agence d'évaluation d'impact du Canada.	Tel que présenté à la section 4.2 de la DDP, QSL organisera une série de rencontres où les communautés pourront discuter des enjeux précis du projet et des effets cumulatifs sur leurs communautés respectives. Il est également envisagé d'organiser un atelier collaboratif d'évaluation d'impacts regroupant des membres clés de toutes les Premières Nations concernées pour évaluer ensemble les impacts du projet sur des composantes valorisées d'intérêt pour ces Premières Nations. Toute communication provenant des Premières Nations en dehors des consultations sera également considérée.
68	<b>Effets cumulatifs</b>	Importance de considérer que <a href="#">l'évaluation des effets cumulatifs des activités maritimes sur le Saint-Laurent</a> menée par Transports Canada, dans le cadre de son plan de protection des océans, indique que Sorel-Tracy est particulièrement vulnérable aux stressseurs et est l'endroit dans le fleuve où l'exposition cumulée aux diverses sources d'impacts est la plus concentrée.	Cette réponse est fournie à la question 62.

<sup>16</sup> Agence canadienne d'évaluation d'impact du Canada, Mars 1999 ; mise à jour novembre 2007

<sup>17</sup> Agence canadienne d'évaluation d'impact du Canada, Février 1999

<sup>18</sup> Modèle de lignes directrices adaptées relatives à l'étude d'impact pour les projets désignés visés par la Loi sur l'évaluation d'impact

<sup>19</sup> Orientations techniques pour l'Évaluation des effets environnementaux cumulatifs en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (2012)

Numéro	Catégorie	Question	Réponse de QSL International Ltée
69	<b>Exercice des droits ancestraux ou issus de traités des peuples autochtones</b>	Importance que le promoteur délimite correctement les différentes limites territoriales ancestrales des Premières Nations, en concertation avec les Premières Nations concernées.	Comme présenté à la section 4.2 de la DDP, des ateliers avec les communautés autochtones auront lieu. Ils devraient permettre d'approfondir la présentation du projet et de discuter de divers enjeux plus précis et des effets cumulatifs les concernant et permettraient également d'identifier les informations manquantes sur les communautés (données sociodémographiques, données économiques, utilisation du territoire, documentation pertinente non disponible en ligne, etc.). Ces ateliers permettront également d'identifier les mesures d'évitement, d'atténuation et de compensation appropriées pour les communautés. Lorsque les lignes directrices adaptées seront remises par l'Agence, QSL verra à débiter un plan de collaboration avec les communautés autochtones ciblées, qui permettra à terme de recueillir des informations pour bonifier la description des composantes en lien avec les peuples autochtones, mieux évaluer les impacts sur la pratique des activités traditionnelles, le patrimoine naturel et culturel, et améliorer la connaissance des enjeux pouvant affecter les droits ancestraux ou issus de traités des peuples autochtones.
70	<b>Exercice des droits ancestraux ou issus de traités des peuples autochtones</b>	Importance que le promoteur utilise le vocabulaire approprié à chaque Première Nation, notamment les noms des Nations et des lieux importants. Pour ce faire, il est important que le promoteur communique avec les Premières Nations concernées.	Un glossaire sera élaboré, en collaboration avec chacune des Premières Nations, pour bien définir les noms utilisés pour définir les noms, les lieux importants et tout autre terme revêtant une importance pour les communautés dans le cadre de l'étude d'impact.
71	<b>Exercice des droits ancestraux ou issus de traités des peuples autochtones</b>	Importance de réaliser une évaluation d'impact fédérale afin d'analyser adéquatement les effets du projet, incluant les effets cumulatifs, sur les droits de chacune des Premières Nations concernées et de mettre en place des mesures d'évitement, d'atténuation et de compensation appropriées.	La détermination de l'importance de l'effet du projet sur les peuples autochtones, leur utilisation du territoire, les ressources traditionnellement utilisées ou culturellement importantes, la santé, la situation socio-économique et les droits ancestraux ou issus de traités, établis ou potentiels débutera par une description de ces composantes faite en collaboration avec chacune des nations concernées par le projet et identifiées à l'étude d'impact. Le savoir traditionnel autochtone sera considéré pour documenter les effets potentiels du projet et pour identifier les mesures d'évitement, d'atténuation et de compensation appropriées. Afin de prendre en compte l'importance de certaines composantes valorisées du projet pour les Premières Nations, des critères d'évaluation spécifique pourront au besoin être intégrés à l'analyse des effets potentiels du projet.
72	<b>Exercice des droits ancestraux ou issus de traités des peuples autochtones</b>	Importance de consulter et de mobiliser les communautés autochtones afin de s'assurer que tous les enjeux importants ont été identifiés, d'obtenir de l'information sur l'utilisation traditionnelle du territoire (par. ex. : pêche, chasse, cueillette, site traditionnel, etc.) et de s'assurer que leurs traditions, leurs valeurs et leurs préoccupations sont respectées.	Cette réponse est fournie aux questions 69 et 71.
73	<b>Exercice des droits ancestraux ou issus de traités des peuples autochtones</b>	Importance de considérer les changements potentiels de la qualité des sols, de l'air, des eaux et de l'habitat des poissons, ainsi que l'accès potentiellement réduit aux aliments traditionnels, qui pourraient avoir un effet sur l'exercice des droits ancestraux et issus de traités des peuples autochtones ainsi que sur leur alimentation traditionnelle.	Cette réponse est fournie à la question 69.
74	<b>Exercice des droits ancestraux ou issus de traités des peuples autochtones</b>	Importance d'élaborer et de mettre en œuvre, en collaboration avec les Premières Nations concernées, un programme de suivi des impacts sur les droits.	QSL désire réaliser son projet en consultant le public, incluant les communautés autochtones concernées par le projet. C'est avec cette conviction que QSL a entrepris, dès l'été 2022, des demandes de rencontres. Des présentations du projet ont été effectuées auprès des communautés autochtones intéressées. De cette façon, les préoccupations et répercussions sur les peuples autochtones seront connues et ainsi les cultures et le savoir autochtone seront intégrés dans les étapes de planification et de réalisation du projet. Lorsque les lignes directrices adaptées seront remises par l'Agence, QSL verra à débiter un plan de collaboration avec les communautés autochtones ciblées.
75	<b>Exercice des droits ancestraux ou issus de traités des peuples autochtones</b>	Importance d'impliquer les peuples autochtones concernés dans les activités associées à l'archéologie, de réaliser une étude du potentiel archéologique et de mettre en œuvre les recommandations qui en découleront avant la phase de construction du projet.	En juillet 2022, QSL a octroyé un mandat archéologique au Grand Conseil de la nation Waban-Aki en vue d'évaluer le potentiel du site. QSL va s'assurer de répondre aux préoccupations de toutes les Premières Nations concernées en partageant l'information et en obtenant leur(s) commentaire(s). Les conclusions du rapport et les commentaires des Premières Nations seront considérés dès le début des activités d'évaluation des impacts du projet.
76	<b>Exercice des droits ancestraux ou issus de traités des peuples autochtones</b>	Importance de considérer les impacts potentiels du projet sur une longue période de temps (80-100 ans), y compris, mais sans s'y limiter, en accordant une attention particulière aux effets anticipés des changements climatiques sur la sécurité alimentaire et sur les activités traditionnelles des peuples autochtones potentiellement affectés par le projet.	La limite temporelle future de l'évaluation des effets cumulatifs couvrira une période de temps raisonnable où il est possible de prévoir de nouveaux projets.

Numéro	Catégorie	Question	Réponse de QSL International Ltée
77	<b>Exercice des droits ancestraux ou issus de traités des peuples autochtones</b>	Besoin d'informations sur la façon dont seront pris en compte les effets cumulatifs sur les peuples autochtones, notamment les effets cumulatifs des impacts sur leurs droits.	Cette réponse est fournie à la question 71.
78	<b>Exercice des droits ancestraux ou issus de traités des peuples autochtones</b>	Importance d'évaluer, d'atténuer et de compenser les impacts du projet sur les espèces culturellement importantes et sensibles pour les Premières Nations, notamment les esturgeons jaune et noir, la perchaude et les oiseaux migrateurs.	Cette réponse est fournie à la question 71.
79	<b>Exercice des droits ancestraux ou issus de traités des peuples autochtones</b>	Importance de prendre en compte les impacts socio-économiques du projet en collaboration avec chacune des Premières Nations.	Cette réponse est fournie à la question 71.
80	<b>Exercice des droits ancestraux ou issus de traités des peuples autochtones</b>	Importance d'évaluer les impacts des opérations du terminal maritime projeté et du trafic maritime associé sur le patrimoine naturel et culturel des Premières Nations.	Cette réponse est fournie aux questions 69 et 71.
81	<b>Exercice des droits ancestraux ou issus de traités des peuples autochtones</b>	Importance que le promoteur vérifie auprès des Premières Nations concernées les données du portrait socio-économique sur ces dernières, notamment le nombre de membres appartenant à chacune des Premières Nations.	Cette réponse est fournie aux questions 69 et 71.
82	<b>Géologie, géochimie et risques géologiques</b>	Besoin d'informations sur l'aléa sismique dans la région, son influence potentielle sur la conception des structures et, si nécessaire, les considérations de conception relatives aux aléas sismiques (ou les codes/normes) qui seront suivies.	Les ouvrages permanents seront dimensionnés conformément à la norme S6-19 (Code canadien sur le calcul des ponts routiers). Des cas de chargements sismiques sont considérés dans ce code. La contribution de la couche susceptible de se liquéfier ne sera pas considérée dans le dimensionnement lors de l'ingénierie détaillée. Les pieux seront allongés et renforcés au besoin.
83	<b>Géologie, géochimie et risques géologiques</b>	Besoin d'informations sur la stratigraphie des sols <sup>20</sup> au niveau des fondations du quai flottant.	La première unité des dépôts marins rencontrés est une couche caractérisée par le silt sableux avec une fraction variable d'argile (2,2 % à 39 %) jusqu'à une profondeur variant de 16,03 à 25,30 m. Cette couche est de compacité lâche à très lâche. Sous la couche de silt sableux, une couche d'argile et silt avec traces de sable a été rencontrée. La consistance de cette couche varie de raide à très raide selon les résultats d'essais réalisés. Parmi les analyses effectuées, quelques données indiquent un potentiel modérément susceptible à la liquéfaction, mais la majorité indique une non-susceptibilité à la liquéfaction. De plus, les sondages au piézocône montrent un comportement non drainé de ce dépôt. Par conséquent, les essais indiquent que le dépôt argileux est considéré non susceptible à la liquéfaction sous une charge cyclique significative.
84	<b>Géologie, géochimie et risques géologiques</b>	Besoin d'informations sur le comportement des pieux ou piles du quai flottant en conditions statiques <sup>21</sup> .	Les pieux seront dimensionnés pour résister aux forces de glace et d'amarrage des navires. Les pieux seront dimensionnés pour limiter le déplacement à une valeur maximale de 25 mm sous chargement.
85	<b>Géologie, géochimie et risques géologiques</b>	Besoin d'informations sur le potentiel de liquéfaction des dépôts sableux et l'impact d'une liquéfaction éventuelle sur le comportement des pieux (option A) ou des piles (option B) lors d'un chargement sismique <sup>22</sup> conforme au modèle d'aléa sismique de 6e génération du Canada.	La contribution de la couche susceptible de se liquéfier (9,5 m de silt sableux en surface sous un séisme de 1:2475 ans) ne sera pas considérée dans le dimensionnement lors de l'ingénierie détaillée. Les pieux seront allongés et renforcés au besoin.
86	<b>Géologie, géochimie et risques géologiques</b>	Besoin d'informations sur le potentiel de génération d'un étalement latéral <sup>23</sup> sous chargement sismique au niveau du quai et de la zone d'entreposage.	La contribution de la couche susceptible de se liquéfier (9,5 m de silt sableux en surface sous un séisme de 1:2475 ans) ne sera pas considérée dans le dimensionnement lors de l'ingénierie détaillée.
87	<b>Géologie, géochimie et risques géologiques</b>	Besoin d'informations sur l'impact d'un éventuel ramollissement cyclique <sup>24</sup> des argiles sur le comportement des pieux ou piles, selon la stratigraphie au niveau du quai.	Les pieux seront allongés et renforcés au besoin. Cependant, selon les essais réalisés dans l'étude géotechnique, le dépôt argileux est considéré non susceptible à la liquéfaction sous une charge cyclique significative.

<sup>20</sup> Succession des différentes couches géologiques ou strates.)

<sup>21</sup> Le comportement des pieux ou piles du quai flottant en l'absence de séisme.)

<sup>22</sup> Simulation d'un mouvement sismique (oscillation, tremblement)

<sup>23</sup> Type de glissement de terrain qui se produit dans les dépôts sableux lors d'un séisme.

<sup>24</sup> Perte de résistance du sol argileux causée par une contrainte (tremblement) cyclique.

Numéro	Catégorie	Question	Réponse de QSL International Ltée
88	Généralités	Importance de mieux structurer les projets de développement industriel et les infrastructures connexes et de produire un plan de développement régional afin de favoriser l'harmonisation des usages (industriel, résidentiel, agricole, récréatif, etc.) et de limiter les impacts négatifs sur les paysages et les écosystèmes.	<p>Un plan de développement de la Zone IP de Sorel-Tracy a été élaboré en partenariat et collaboration avec les acteurs environnementaux et socio-économiques de la région et des représentants des directions régionales de nombreux ministères du gouvernement du Québec, pour assurer le développement cohérent, optimal et durable du potentiel industriel et maritime de la région. Le projet de terminal portuaire projeté a été identifié comme projet phare de cet exercice de planification stratégique.</p> <p>Plus spécifiquement dans le secteur où est envisagée la réalisation du projet de terminal portuaire, la Ville est propriétaire de nombreux terrains industriels à développer. Une vision et des orientations pour le développement de ces terrains sont en place, et la Ville collabore avec QSL et les organismes locaux de développement économique (p. ex. Développement économique Pierre-De Saurel, la Chambre de commerce et d'industrie de Sorel-Tracy, etc.) pour identifier, évaluer et sélectionner les projets les plus porteurs et cohérents avec les cibles de prospection établies dans le plan de développement de la Zone IP, et qui s'inscrivent en cohérence avec sa vision et ses orientations en matière de développement durable. La cohabitation harmonieuse des usages et les impacts sur les écosystèmes sont fortement considérés dans le processus, et s'appuient sur les outils de planification et de réglementation en place dans la municipalité et à l'échelle régionale (p. ex. le plan d'urbanisme, le règlement de zonage, la politique de l'arbre, le plan régional des milieux naturels, etc.).</p>
89	Généralités	Besoin d'informations sur les enjeux environnementaux, économiques et de sécurité associés au fait que le terminal portuaire existant de Saint-Joseph-de-Sorel est sollicité au maximum de sa capacité avec des pointes obligeant parfois jusqu'à 30 jours d'attente avant déchargement.	<p>Le positionnement géographique de la ville de Sorel-Tracy, tout juste en amont des canaux et écluses de la voie maritime du Saint-Laurent ainsi que dans la première couronne de la grande région de Montréal, en fait une destination de choix pour l'industrie maritime.</p> <p>La demande de réception de marchandise étant au cours des dernières années plus grande que l'offre du poste à quai de Saint-Joseph-de-Sorel, alors la fluidité de la chaîne de transport s'en voit diminuée. En conséquence, les bateaux attendent à l'ancre ou se redirigent vers d'autres ports plus distants du point de livraison le plus efficace. Cette situation a pour effet que la même marchandise est livrée en utilisant plus de consommables que prévu/souhaité dans un délai plus long que prévu/souhaité. Ainsi, l'émission des GES s'en trouve augmentée et les coûts additionnels associés exercent une tendance à la hausse des prix des biens manutentionnés.</p> <p>Le niveau d'occupation élevé et la volonté de satisfaire les clients induisent également un stress et une cadence de travail soutenue et accélérée pour les travailleurs de QSL. Cette situation est susceptible d'avoir un impact négatif sur la sécurité des travailleurs et la protection de l'environnement en augmentant le risque d'incidents.</p>
90	Généralités	Besoin d'informations sur les types de marchandise qui seraient transbordés au terminal projeté et les modes d'entrepôts associés à ces marchandises (vrac solide, vrac liquide, hydrocarbures, etc.).	<p>Le type de marchandise qui pourrait être transbordé au terminal projeté se liste comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Marchandises de vrac solide incluant engrais, sels et autres (p. ex. graphite, gypse) qui seraient entreposés en entrepôt ou à l'extérieur selon la sensibilité du produit aux conditions climatiques et sa capacité à générer de la poussière ou non ;</li> <li>• Produits d'acier qui seraient entreposés dans la zone d'entreposage extérieur ;</li> <li>• Anodes de cuivre qui seraient entreposées en entrepôt.</li> </ul>
91	Généralités	Besoin d'informations sur la raison pour laquelle l'avis de projet à la province stipule que le projet pourrait accueillir en phase d'exploitation environ 75 navires par année, alors que la description de projet initiale transmise à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada stipule que le projet pourrait accueillir environ 35 navires par année.	<p>L'avis de projet à la province considérait un tonnage par navire de l'ordre de 5 800 t, soit le plus bas volume manutentionné pour un navire en 2021, alors que la description initiale de projet considère une quantité de 12 575 t par navire, une quantité qui est beaucoup plus représentative du bateau type s'accostant au quai Saint-Joseph-de-Sorel.</p>
92	Généralités	Besoin d'informations sur l'impact de l'expansion projeté du port de Trois-Rivières et l'expansion possible du port de Bécancour sur l'énoncé du promoteur à l'effet que le terminal portuaire de Saint-Joseph-de-Sorel (exploité par le même promoteur) est actuellement au maximum de sa capacité et que cette congestion entraîne des temps d'attente importants pour les navires (jusqu'à 30 jours avant le déchargement en haute saison).	<p>QSL est un opérateur actif aux quais de Bécancour et de Trois-Rivières et connaît bien les activités qui s'y déroulent. Le port de Bécancour est très sollicité, encore davantage depuis que les activités de chargement du Cargo du Nord y ont été rapatriées en 2021. Malgré les tentatives de détournement de navires de Sorel vers Bécancour par QSL, seulement deux (2) navires ont pu procéder en 2021 pour éviter l'attente.</p> <p>L'expansion possible du port de Bécancour est entièrement appuyée par le développement de la filière batteries et les besoins d'importation/exportation des grands industriels appelés à s'y installer. De même, Trois-Rivières a connu une augmentation de 39 % du volume manutentionné entre 2016 et 2021 et tout comme à Bécancour, l'expansion du terminal n° 21 vise d'autres marchés que ceux annoncés à Sorel.</p>
93	Généralités	Besoin d'informations sur les avantages financiers que retire la Ville de Sorel-Tracy lorsque des navires sont en mouillage à proximité du territoire de la ville.	<p>La Ville ne retire aucun bénéfice direct des navires amarrés en zone de mouillage à la hauteur des résidences riveraines du fleuve Saint-Laurent. La Ville retirera toutefois des bénéfices directs issus des activités du terminal</p>

Numéro	Catégorie	Question	Réponse de QSL International Ltée
			portuaire projeté, en vertu d'une entente avec QSL, et bénéficie plus largement des retombées indirectes associées à l'activité économique à laquelle contribuent les navires en attente dans la zone de mouillage.
94	Mesures d'atténuation, de compensation et de suivi	Importance de mettre en place des mesures d'atténuation afin d'éviter la propagation d'espèces exotiques envahissantes dans le milieu naturel.	Une analyse des mesures d'atténuation applicables pour limiter la propagation des espèces exotiques envahissantes fauniques et floristiques sera effectuée lors de l'étude d'impact. Les mesures d'atténuation peuvent notamment comprendre l'obligation de nettoyer les véhicules et embarcations pour éviter la propagation de telles espèces.
95	Mesures d'atténuation, de compensation et de suivi	Besoin d'informations sur la possibilité de maintenir ou mettre en place des écrans de verdure autour du site pour atténuer les nuisances du projet.	La demande de permis adressée à la Ville par QSL prévoit des plantations d'arbres en façade de terrain, le long de la route 132.
96	Mesures d'atténuation, de compensation et de suivi	Importance de compenser les empiétements sur la nature, les berges et les battures, en récupérant des superficies aux valeurs écologiques équivalentes à partir de sites immédiats dont les développements ou les constructions antérieures auront occupé les berges ou les battures ou des milieux humides riverains.	Le besoin en compensation sera déterminé lors de l'évaluation d'impact. A priori, la Ville ne dispose pas de terrains destinés à des projets de compensation, hormis le lot 6 155 832-A du cadastre du Québec, correspondant au 195, boulevard Poliquin à Sorel-Tracy (terrain en pointe entre la piste cyclable du réseau de la Sauvagine et la station d'épuration des eaux usées de la Régie d'assainissement des eaux Richelieu-Saint-Laurent). Selon les exigences et conditions de compensation qui pourraient s'avérer nécessaires, la Ville pourrait être ouverte à faire l'acquisition d'autres sites.
97	Mesures d'atténuation, de compensation et de suivi	Importance de contrôler et minimiser les effets du projet sur les espèces fauniques et floristiques.	La nature des effets sur les espèces fauniques et floristiques peut varier notamment en fonction de l'emplacement, la durée, l'échelle et la configuration du projet, l'état de référence de chaque composante et la sensibilité des espèces présentes dans la zone du projet. L'analyse des effets potentiels en phase de construction et d'exploitation sur les espèces fauniques et floristiques, dont les oiseaux migrateurs et les espèces en péril inscrits à la liste des espèces en péril figurant à l'annexe 1 de la <i>Loi sur les espèces en péril</i> et leur habitat, leur utilisation de l'habitat et l'habitat essentiel dans la zone du projet sera effectuée lors de l'étude d'impact accompagnée de mesures d'atténuation appropriées qui permettront de réduire ou d'éliminer les effets potentiels appréhendés. Les inventaires ont toutefois déjà permis d'écarter le potentiel de présence au site de tortues et de couleuvres. Le projet n'entraînera pas de perte ou une fragmentation d'habitat terrestre, puisque la zone d'insertion du projet est déjà majoritairement perturbée par la zone de l'entrepôt. Les usages antérieurs à l'endroit de l'ancienne centrale thermique ont fait en sorte que le site présente un faible potentiel faunique et floristique.
98	Mesures d'atténuation, de compensation et de suivi	Préoccupations par rapport aux différences possibles entre les effets estimés et les effets réels du projet, ainsi que par rapport aux différences possibles entre l'efficacité estimée et l'efficacité réelle des mesures d'atténuation.	Un programme de surveillance sera élaboré pour s'assurer que les mesures d'atténuation des effets lors de la construction sont bien appliquées, de s'assurer du bon fonctionnement des équipements et des installations mises en place, et de surveiller toute perturbation de l'environnement causée par la réalisation du projet pour respecter les autorisations environnementales qui seront requises. Un programme de suivi environnemental et social sera déployé afin de valider la conformité aux exigences réglementaires, de même que l'efficacité des mesures d'atténuation ou d'optimisation mises en place et de proposer rapidement des mesures correctives en cas de défaillance. Les composantes environnementales qui pourraient faire l'objet d'un programme de suivi tant en phase de construction que d'exploitation sont notamment : <ul style="list-style-type: none"> <li>• La qualité de l'air (poussières) ;</li> <li>• L'environnement sonore ;</li> <li>• La qualité de l'eau ;</li> <li>• Les herbiers aquatiques.</li> </ul> En phase d'exploitation, les composantes environnementales suivantes pourraient également faire l'objet d'un suivi : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Végétation et milieux humides ;</li> <li>• Espèces fauniques.</li> </ul> L'application de ces programmes sert notamment à vérifier la concordance entre les effets anticipés et les effets réels et de vérifier l'efficacité des mesures d'atténuation et permet d'apporter des correctifs le cas échéant.
99	Milieux humides	Besoin d'informations sur la présence de terres humides (bogs, fens, marais, marécages, et des milieux humides de classe eaux peu profondes) dans la zone du projet, ou reliées hydrologiquement à la zone du projet, qui pourraient être directement affectées par les activités du projet.	Dans la zone d'étude locale, hormis les milieux humides littoraux (marais et herbiers submergés) qui longent la rive du secteur Tracy, on retrouve un marécage arborescent au sud du terrain du côté est de la route 132, à 300 m de l'entrepôt actuel. Dans la zone d'un (1) kilomètre autour du projet, le seul autre milieu humide se situe au parc

Numéro	Catégorie	Question	Réponse de QSL International Ltée
			régional des Grèves (complexe de tourbière boisée et de marécage arborescent). Aucun lien hydrologique n'est présent avec le projet.
100	Milieux humides	Besoin d'informations sur les effets indirects potentiels du projet sur les milieux humides ou les fonctions des milieux humides.	Les milieux humides qui pourraient indirectement être affectés par le projet sont le marais littoral situé en amont du projet et herbiers littoraux situés sur la rive du secteur Tracy. Une discontinuité est déjà observée dans l'herbier littoral qui longe la rive du secteur Tracy, qui a déjà été perturbé par les activités d'Hydro-Québec et les activités de navigation ayant lieu au quai voisin. Les effets du batillage, de l'érosion, des modifications de la vitesse dû à la présence d'infrastructures et de la remise en suspension des sédiments sur les milieux humides et leurs fonctions feront l'objet d'une analyse dans le cadre de l'étude d'impact.
101	Oiseaux migrateurs et espèces en péril	Besoin d'informations sur les effets potentiels de chacune des phases du projet sur les oiseaux migrateurs et les espèces en péril inscrites à la liste des espèces en péril figurant à l'Annexe 1 de la <i>Loi sur les espèces en péril</i> et leur habitat, leur utilisation de l'habitat et l'habitat essentiel dans la zone du projet.	Cette réponse est fournie à la question 97.
102	Oiseaux migrateurs et espèces en péril	Besoin d'informations sur la quantité, la durée, la fréquence, le moment et les effets des perturbations sensorielles (lumière, bruit, vibrations, présence des travailleurs, etc.) sur les oiseaux migrateurs et les espèces en péril.	Cette analyse sera effectuée lors de l'étude d'impact pour chaque espèce dont l'aire de répartition chevauche le projet et a un potentiel raisonnable de se trouver dans la zone du projet.
103	Oiseaux migrateurs et espèces en péril	Besoin d'un résumé précis des meilleures informations disponibles sur le potentiel de présence d'oiseaux migrateurs dans la zone du projet.	L'annexe 8 de la DDP présente une liste des oiseaux migrateurs régulièrement observés dans la MRC Pierre-De Saurel.
104	Oiseaux migrateurs et espèces en péril	Besoin d'informations sur les mesures d'atténuation à prendre pour réduire les impacts sur les oiseaux migrateurs, y compris les espèces inscrites à l'annexe 1 de la <i>Loi sur les espèces en péril</i> et les espèces évaluées comme étant en péril par le Comité sur la situation de la faune au Canada (COSEPAC).	Cette réponse est fournie à la question 97
105	Oiseaux migrateurs et espèces en péril	Besoin d'informations sur la volonté du promoteur de mener d'autres inventaires, notamment l'hiver, pour représenter adéquatement les variations saisonnières et annuelles dans le potentiel de présence d'oiseaux migrateurs dans la zone du projet.	Selon l'analyse de potentiel d'habitat (annexe 8), il n'y aurait pas nécessité de procéder à d'autres inventaires de la faune aviaire.
106	Oiseaux migrateurs et espèces en péril	Besoin d'informations sur les méthodologies d'inventaires d'oiseaux antérieurs cités dans la description initiale du projet, ainsi que les méthodologies pour tous les futurs inventaires sur le terrain.	La section 14.10 de la DDP a été bonifiée pour inclure la méthodologie des inventaires effectués. Selon l'analyse de potentiel d'habitat (annexe 8), il n'y aurait pas nécessité de procéder à d'autres inventaires de la faune aviaire.
107	Oiseaux migrateurs et espèces en péril	Besoin d'informations sur les impacts positifs que le projet aurait sur les écosystèmes (contribution du projet à la durabilité).	<p>Un examen de la contribution du projet à la durabilité sera effectué à l'aide du « Document d'orientation : Évaluation de la mesure dans laquelle un projet contribue à la durabilité ».</p> <p>Celui-ci décrira notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>le contexte du projet, incluant les enjeux d'importance pour les peuples autochtones tels que la durabilité des moyens de subsistance autochtones, l'usage traditionnel, la culture et le bien-être ;</li> <li>la manière dont les principes de durabilité ont été pris en compte dans l'évaluation des effets environnementaux, sanitaires, sociaux et économiques positifs et négatifs du projet, en mettant l'accent sur les peuples autochtones, les collectivités locales et les groupes défavorisés potentiellement touchés ;</li> <li>toutes les incertitudes et hypothèses qui sous-tendent l'analyse ;</li> <li>comment le principe de précaution a été appliqué lorsqu'il peut y avoir un risque de dommages irréversibles ;</li> <li>la façon dont les systèmes de suivi, de gestion et d'établissement de rapports tiennent compte des principes de durabilité et tentent d'assurer des progrès continus vers la durabilité.</li> </ul> <p>Les 16 principes de la <i>Loi sur le développement durable</i> (L.R.Q., chapitre D-8.1.1) du Québec seront également abordés et une matrice d'application des principes du développement durable pour chaque activité et mesure d'atténuation appliquée, tant en phase de construction que d'opération.</p>

Numéro	Catégorie	Question	Réponse de QSL International Ltée
108	Oiseaux migrateurs et espèces en péril	Besoin d'information sur les besoins anticipés de permis en vertu de la <i>Loi sur les espèces en péril</i> pendant toutes les phases du projet, y compris pour la petite chauve-souris brune, la pipistrelle de l'Est, la chauve-souris nordique, l'hirondelle rustique, la grive des bois, le gros-bec errant, le goglu des prés, l'hirondelle de rivage et l'engoulevent bois-pourri.	La liste complète des espèces d'oiseaux visés par la <i>Loi sur les espèces en péril</i> (LEP) dont l'aire de répartition pourrait chevaucher la zone d'étude et leur potentiel de présence est présentée à l'annexe 8. Une demande de permis LEP au titre de l'article 73 de la Loi se fait à l'égard d'une activité touchant une espèce sauvage inscrite, soit tout élément de son habitat essentiel ou la résidence de ses individus. Nous savons déjà qu'aucune unité d'habitat essentiel désignée des espèces mentionnées n'est englobée dans la région d'insertion du projet. Aucun individu ou résidence d'une ou l'autre de ces espèces ne seront non plus touchées de façon directe ou indirecte par le projet de sorte que selon l'état des connaissances actuelles, aucune demande de permis LEP n'est anticipée.
109	Oiseaux migrateurs et espèces en péril	Besoin d'un résumé précis des meilleures informations disponibles sur le potentiel de présence d'espèces en péril, leurs habitats potentiels et les exigences écologiques des espèces dont la distribution recoupe la zone d'étude, ainsi que les méthodologies d'inventaires cités dans la description initiale du projet et les méthodologies pour tous les futurs inventaires sur le terrain.	Cette réponse est fournie à la question 108. Selon l'analyse de potentiel d'habitat de la faune aviaire (annexe 8) et les informations déjà détenues, il n'y aurait pas nécessité de procéder à d'autres inventaires d'espèces en péril.
110	Oiseaux migrateurs et espèces en péril	Besoins des conclusions raisonnables, basées sur les meilleures informations disponibles, sur les effets potentiels du projet sur les espèces en péril, y compris les espèces inscrites à l'annexe 1 de la <i>Loi sur les espèces en péril</i> et les espèces évaluées comme étant en péril par le Comité sur la situation de la faune au Canada (COSEPAC).	Cette réponse est fournie à la question 97
111	Oiseaux migrateurs et espèces en péril	Besoin d'une description des mesures d'atténuation à prendre pour réduire les impacts sur les espèces en péril, y compris les espèces inscrites à l'annexe 1 de la <i>Loi sur les espèces en péril</i> et les espèces évaluées comme étant en péril par le Comité sur la situation de la faune au Canada (COSEPAC).	Cette réponse est fournie à la question 97
112	Oiseaux migrateurs et espèces en péril	Importance que des travaux correctifs, en plus des travaux d'atténuation et de compensation, soient réalisés pour respecter les seuils écologiques compte tenu du nombre d'espèces en danger, menacées et vulnérables présentes dans la zone du projet et des effets cumulatifs qui affectent déjà ces espèces.	L'application des programmes de suivi qui seront élaborés au terme de l'étude d'impact servira notamment à vérifier l'efficacité des mesures d'atténuation et permettra d'apporter des correctifs le cas échéant.
113	Poisson et habitat du poisson	Besoin d'informations sur les déplacements connus des espèces de poissons migrateurs dans le secteur, telles que l'anguille d'Amérique et l'aloise savoureuse.	Une analyse des déplacements d'espèces migratrices piscicoles dans la zone du projet sera effectuée lors de l'étude d'impact.
114	Poisson et habitat du poisson	Besoin d'informations sur le chevauchement d'herbiers avec les infrastructures projetées, entre autres ceux identifiés H03 et H04 à la carte 5 de la description initiale du projet.	Selon l'avant-projet d'ingénierie en cours, la barge d'approche se superpose à 120 m <sup>2</sup> d'herbiers (70 m <sup>2</sup> dans l'herbier H03 et 50 m <sup>2</sup> dans l'herbier H04) et aucune infrastructure permanente ne touchera le fond marin au niveau des herbiers.
115	Poisson et habitat du poisson	Besoin d'informations sur les changements qui pourraient survenir au niveau des herbiers présents au site du projet et à proximité, particulièrement en lien avec les activités de construction, les infrastructures permanentes projetées et les activités d'exploitation.	Cette réponse est fournie à la question 118.
116	Poisson et habitat du poisson	Besoin d'informations sur les méthodes de travail durant la phase de construction afin d'évaluer les risques d'impact sur les herbiers présents au site du projet et en aval, notamment : La méthode finale de mise en place des pieux ; Le travail par barge ou la mise en place d'ouvrages temporaires (jetées, batardeaux, etc.), si nécessaires, pour la mise en place des infrastructures ; Les mesures d'évitement ou d'atténuation adaptées aux méthodes de travail.	Les pieux seront mis en place à partir d'une barge. Aucun ouvrage temporaire tel que des jetées ou des batardeaux ne seront nécessaires. L'impact sur le fond marin sera donc très minime. La section 9.3 de la DDP a été ajoutée pour décrire les principales activités de construction.
117	Poisson et habitat du poisson	Besoin d'informations sur la période d'intervention en eau et l'évaluation des risques de modifier notamment les comportements d'alimentation d'individus de chevalier cuivré dans les herbiers présents au site du projet ou d'impacter les herbiers présents en aval (p. ex. par apport sédimentaire).	Une période de restriction pour les travaux en eau sera appliquée afin de protéger les poissons durant leur période de reproduction. La période de restriction considère la période de reproduction des espèces d'intérêt recensées, c.-à-d. les espèces de poissons à statut particulier ou d'intérêt pour la pêche potentiellement présentes dans la zone d'étude

Numéro	Catégorie	Question	Réponse de QSL International Ltée
			et se reproduisant dans le fleuve Saint-Laurent ou les ruisseaux adjacents au projet, incluant le chevalier cuivré qui se reproduit entre le 1 <sup>er</sup> juin et le 1 <sup>er</sup> octobre. Une analyse sera effectuée pour déterminer les risques de modification des comportements d'alimentation des poissons, et notamment du chevalier cuivré, concernant le bruit sous-marin, la modification en apport sédimentaire causée par la présence des structures permanentes et la modification des vitesses d'écoulement pouvant survenir dans les herbiers en aval des infrastructures proposées.
118	Poisson et habitat du poisson	Besoin d'informations sur les méthodes de travail et les effets anticipés sur le poisson et son habitat, ainsi que sur les éléments du programme de surveillance et de suivi à mettre en place, notamment pour documenter de possibles effets sur les herbiers avoisinants.	Une analyse sera effectuée pour déterminer les risques induits par le projet en phase de construction et d'exploitation de modifier les comportements d'alimentation des poissons, et notamment du chevalier cuivré, concernant le bruit sous-marin, la modification en apport sédimentaire causée par la présence des structures permanentes et la modification des vitesses d'écoulement pouvant survenir dans les herbiers en aval des infrastructures proposées. Les effets du batillage, de l'érosion, de la remise en suspension des sédiments et de l'artificialisation des rives sur le poisson et son habitat et en adressant plus spécifiquement le chevalier cuivré feront également l'objet d'une analyse dans le cadre de l'étude d'impact quant aux effets du projet.
119	Poisson et habitat du poisson	Besoin d'informations sur les impacts du projet sur le poisson et son habitat, notamment les impacts sur la perte et la fragmentation cumulatives de l'habitat, les espèces en péril, les habitats du poisson en aval du projet, l'érosion du littoral et le bruit sous-marin.	Cette réponse est fournie à la question 118.
120	Poisson et habitat du poisson	Besoin d'informations sur la bathymétrie <sup>25</sup> du site et de son voisinage.	La section 14.5 a été ajoutée à la DDP pour décrire cette composante.
121	Poisson et habitat du poisson	Préoccupations sur le choix, la réalisation et le suivi des mesures de compensation des impacts du projet sur le poisson et son habitat.	Le choix, la réalisation et le suivi des mesures de compensation sur le poisson et son habitat feront l'objet d'une analyse détaillée lors de l'étude d'impact. Les Premières Nations seront consultées à cet effet, afin d'inclure leurs préoccupations et leurs recommandations, en lien avec leur connaissance du territoire et l'usage traditionnel et actuel qui est effectué, dans le but de maintenir les fonctions vitales des espèces d'intérêt pour les communautés.
122	Poisson et habitat du poisson	Préoccupations par rapport aux impacts potentiels du projet sur le chevalier cuivré (espèce endémique au Canada) et son habitat. Notamment les effets du projet sur les herbiers en eau peu profonde qui font déjà face à plusieurs menaces (érosion et augmentation des matières en suspension, artificialisation des berges et projets industriels en rive, introduction et propagation d'espèces envahissantes, dérangement par la navigation, etc.).	Cette réponse est fournie à la question 118.
123	Poisson et habitat du poisson	Préoccupations par rapport à l'impact du projet sur la propagation de la moule zébrée, espèce exotique envahissante qui a besoin de surfaces solides pour se fixer et qui compétitionne les mollusques indigènes qui servent à l'alimentation du chevalier cuivré.	La moule zébrée et la moule quagga sont des espèces fauniques exotiques envahissantes susceptibles de se retrouver dans le tronçon du fleuve Saint-Laurent où se situe le projet. Une analyse des mesures d'atténuation applicables pour limiter sa propagation et sa fixation aux infrastructures du projet sera effectuée lors de l'étude d'impact.
124	Poisson et habitat du poisson	Importance de faire appel au principe de précaution dans l'évaluation des effets du projet sur le chevalier cuivré et son habitat compte tenu de la situation de l'espèce et de l'existence du Programme de rétablissement du chevalier cuivré.	Il est de la volonté de QSL de faire appel au principe de précaution pour l'évaluation des effets du projet sur le chevalier cuivré compte tenu des incertitudes scientifiques entourant son rétablissement.
125	Poisson et habitat du poisson	Besoin d'informations sur la nécessité ou non de procéder à du dragage durant les phases de construction et d'exploitation du projet.	La solution proposée par QSL prévoit une longueur de quai qui permettrait d'atteindre la profondeur d'eau naturelle nécessaire pour y accoster des bateaux, sans activités de dragage. Ainsi, aucun dragage n'est anticipé pour la construction du quai. En cours du processus d'autorisation, l'étude des sédiments marins du site va permettre d'évaluer le régime hydrosédimentaire et d'estimer les besoins de dragage en phase d'exploitation. A priori, l'éloignement de la berge et la minimisation des infrastructures permanentes devraient éviter des activités de dragage périodique.
126	Poisson et habitat du poisson	Besoin d'une estimation de l'empreinte du projet dans le milieu aquatique (principales infrastructures, structures et installations permanentes).	Selon l'avant-projet d'ingénierie en cours, l'empreinte au fond marin totaliserait 62 m <sup>2</sup> .

<sup>25</sup> Mesure des profondeurs et du relief des fonds marins, des lacs et des cours d'eau

Numéro	Catégorie	Question	Réponse de QSL International Ltée
127	Poisson et habitat du poisson	Importance que la liste des principaux enjeux et commentaires de la description initiale de projet soit modifiée pour inclure : la perte et la fragmentation cumulatives de l'habitat, l'érosion du littoral, l'impact sur l'habitat essentiel désigné du chevalier cuirvé, les impacts sur les espèces de poissons migrateurs, l'augmentation du trafic maritime dans la Voie maritime du Saint-Laurent, ainsi que le trafic de camions et de trains dans Kahnawà:ke.	La section 3.2 de la DDP a été bonifiée pour inclure un tableau des enjeux et commentaires reçus dans les premières phases de consultation.
128	Qualité de l'eau, des sédiments et des sols	Besoin de renseignements récents permettant de documenter l'état de référence de la qualité des sols, de l'eau (surface et souterraine) et des sédiments.	<p>La qualité de l'eau du fleuve Saint-Laurent sera caractérisée à partir des données disponibles dans la Banque de données sur la qualité du milieu aquatique du MELCC. Les données des stations d'échantillonnage n° 86 à n° 88 situées directement sous la ligne hydroélectrique adjacente à la zone de projet ont été retenues comme étant les plus représentatives de la qualité des eaux du fleuve Saint-Laurent dans le secteur du projet.</p> <p>Les études de réhabilitation de la centrale thermique de Tracy serviront d'état de référence.</p> <p>Le MELCC a mis au point un indice de qualité de l'eau, soit l'indice de qualité bactériologique et physicochimique (IQBP). L'IQBP permet de statuer sur la qualité générale des rivières et petits cours d'eau du Québec en fonction de l'ensemble des divers usages potentiels. Cet indice intègre sept paramètres et est basé sur les données recueillies mensuellement entre mai et octobre. Entre 2018 et 2020, l'IQBP de l'eau du fleuve à la station la plus près de la zone de projet (n° 86) indique une qualité de l'eau satisfaisante.</p> <p>Dans la section centrale du fleuve, la qualité de l'eau est jugée très mauvaise (n° 87). Près de la rive nord, la qualité de l'eau est jugée douteuse. Ces valeurs sont principalement liées à des concentrations élevées en coliformes fécaux à ces stations. Pour certains paramètres non échantillonnés aux stations les plus près de la zone de projet, des stations en amont et en aval pourront être utilisées.</p> <p>Une requête sera effectuée auprès d'Hydro-Québec pour avoir accès à toutes les informations qui ont été colligées quant à la nature des sols et des eaux souterraines dans le cadre du démantèlement de la centrale de Tracy en 2015 et dans les programmes de suivi. Une évaluation environnementale de site type phase 1 sera conduite pour déterminer si le site à l'étude a été exposé à de nouveaux risques de contamination ou s'il est déjà contaminé.</p> <p>Comme présenté à la section 14.5 de la DDP, deux (2) campagnes de caractérisation des sédiments ont eu lieu, en 2015 et en 2021. Ces données serviront à décrire l'état de référence.</p> <p>Il est à noter qu'aucun dragage n'est nécessaire pour la construction du quai et qu'il n'est pas anticipé d'effectuer du dragage d'entretien.</p>
129	Qualité de l'eau, des sédiments et des sols	Besoin d'informations sur les effets potentiels du projet sur la qualité des sols, de l'eau (surface et souterraine) et des sédiments, ainsi que sur les mesures d'atténuation appropriées.	<p>Les effets potentiels sur la qualité des sols, de l'eau (surface et souterraine) et des sédiments en phase de construction et d'exploitation seront définis en phase de construction et d'exploitation.</p> <p>En construction, les principales sources d'effets sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les travaux de préparation du site ;</li> <li>• Le battage des pieux ;</li> <li>• La circulation des remorqueurs et le ravitaillement de la machinerie.</li> </ul> <p>En phase d'exploitation, les principales sources d'effet sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le rejet des eaux de ruissellement ;</li> <li>• La navigation et les manœuvres des navires ;</li> <li>• L'entretien du réseau de drainage ;</li> <li>• La circulation des camions et de la machinerie.</li> </ul> <p>Les effets potentiels de la construction ou de l'exploitation sur la qualité des eaux souterraines découlent uniquement des risques d'accidents ou de défaillances possibles, qui pourraient entraîner une contamination accidentelle.</p> <p>Les mesures d'atténuation applicables dépendront de l'intensité et de l'ampleur de l'effet potentiel qui seront définies à la suite de la caractérisation complémentaire, la modélisation et les simulations qui seront effectuées lors de l'étude d'impact.</p>
130	Qualité de l'eau, des sédiments et des sols	Besoin d'informations sur les effets cumulatifs potentiels sur la qualité de l'eau du projet et d'autres projets prévisibles dans la région.	Une liste des projets, activités et événements significatifs passés, actuels et futurs les plus susceptibles d'affecter la qualité de l'eau sera dressée. L'analyse des effets cumulatifs sera effectuée comme indiqué à la question 63.

# **Annexe F. Lettres envoyées au peuples autochtones pour initier un contact**



June 14, 2022

BY EMAIL

Mr. Abram Benedict  
Grand Chief of the Mohawk Council of Akwesasne  
Mohawk Council of Akwesasne  
PO Box 90  
Akwesasne, QC  
H0M 1A0

Dear Grand Chief Benedict,

**Subject: Request for a meeting to present QSL project**

My name is Claudine Couture-Trudel, Vice President, Compliance and Public Affairs. I am responsible for stakeholders' consultation for QSL projects, and I would like the opportunity to meet with you in the following weeks to present our floating dock project in the Sorel-Tracy industrial port Zone of the St. Lawrence sector, located at 12125, Route Marie-Victorin.

QSL has been present in the region of Sorel-Tracy for over thirty years and we are assessing the design of an innovative floating dock that will minimize the impact on the seabed while promoting the fluidity of transportation as well as limiting trucking transport in urban areas. We have already carried out an inventory of the site's flora and fauna species as they have been carefully considered in our project design, and we are now seeking input from various stakeholders to complete our pre-project information gathering.

QSL is a key logistics chain player in port terminal operations, stevedoring, marine services, logistics and transportation. In December 2020, QSL confirmed a partnership with the City of Sorel-Tracy to develop an industrial-port Zone in the St. Lawrence sector that includes the restoration of the site of the former Hydro-Québec thermal power plant.

We are looking forward to hearing from you and schedule a meeting to present our project in detail.

Sincerely,



Claudine Couture-Trudel  
Vice President, Compliance and Public Affairs

c.c.: Ms. Ann Seymour, Executive Director

June 14, 2022

BY EMAIL

Mr. Victor Akwirente Bonspille  
Grand Chief of the Mohawk Council of Kanesatake  
Mohawk Council of Kanesatake  
681 Rang Ste Philomène  
Oka, QC J0N 1E0

Dear Grand Chief Bonspille,

**Subject: Request for a meeting to present QSL project**

My name is Claudine Couture-Trudel, Vice President, Compliance and Public Affairs. I am responsible for stakeholders' consultation for QSL projects, and I would like the opportunity to meet with you in the following weeks to present our floating dock project in the Sorel-Tracy industrial port Zone of the St. Lawrence sector, located at 12125, Route Marie-Victorin.

QSL has been present in the region of Sorel-Tracy for over thirty years and we are assessing the design of an innovative floating dock that will minimize the impact on the seabed while promoting the fluidity of transportation as well as limiting trucking transport in urban areas. We have already carried out an inventory of the site's flora and fauna species as they have been carefully considered in our project design, and we are now seeking input from various stakeholders to complete our pre-project information gathering.

QSL is a key logistics chain player in port terminal operations, stevedoring, marine services, logistics and transportation. In December 2020, QSL confirmed a partnership with the City of Sorel-Tracy to develop an industrial-port Zone in the St. Lawrence sector that includes the restoration of the site of the former Hydro-Québec thermal power plant.

We are looking forward to hearing from you and schedule a meeting to present our project in detail.

Sincerely,



Claudine Couture-Trudel  
Vice President, Compliance and Public Affairs

June 14, 2022

BY EMAIL

Ms. Kahsennenhawe Sky-Deer  
Grand Chief of the Mohawk Council of Kahnawake  
Mohawk Council of Kahnawake  
1 Church Rd  
Kahnawake, QC J0L 1B0

Dear Grand Chief Sky-Deer,

**Subject: Request for a meeting to present QSL project**

My name is Claudine Couture-Trudel, Vice President, Compliance and Public Affairs. I am responsible for stakeholders' consultation for QSL projects, and I would like the opportunity to meet with you in the following weeks to present our floating dock project in the Sorel-Tracy industrial port Zone of the St. Lawrence sector, located at 12125, Route Marie-Victorin.

QSL has been present in the region of Sorel-Tracy for over thirty years and we are assessing the design of an innovative floating dock that will minimize the impact on the seabed while promoting the fluidity of transportation as well as limiting trucking transport in urban areas. We have already carried out an inventory of the site's flora and fauna species as they have been carefully considered in our project design, and we are now seeking input from various stakeholders to complete our pre-project information gathering.

QSL is a key logistics chain player in port terminal operations, stevedoring, marine services, logistics and transportation. In December 2020, QSL confirmed a partnership with the City of Sorel-Tracy to develop an industrial-port Zone in the St. Lawrence sector that includes the restoration of the site of the former Hydro-Québec thermal power plant.

We are looking forward to hearing from you and schedule a meeting to present our project in detail.

Sincerely,



Claudine Couture-Trudel  
Vice President, Compliance and Public Affairs

c.c.: Mr. Dwaine White, General Manager

Québec, le 16 mai 2022

PAR COURRIEL

Monsieur Michel R. Bernard  
Chef du Conseil des Abénakis de Wôlinak  
Conseil des Abénakis de Wôlinak  
10120 Kolipaio  
Wôlinak (Québec) G0X 1B0

**Objet : Demande de rencontre pour présenter le projet de QSL**

Monsieur le Chef du Conseil des Abénakis de Wôlinak,

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 Chef du Conseil des Abénakis de Wôlinak, l'expression de mes salutations les meilleures,



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

c.c. : M. Dave Bernard, Directeur général

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

Québec, le 16 mai 2022

PAR COURRIEL

Monsieur Richard O'Bomsawin  
Chef du Conseil des Abénakis d'Odanak  
Conseil des Abénakis d'Odanak  
104, rue Sibosis  
Odanak (Québec) J0G

**Objet : Demande de rencontre pour présenter le projet de QSL**

Monsieur le Chef du Conseil des Abénakis d'Odanak,

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 Chef du Conseil des Abénakis d'Odanak, l'expression de mes salutations les meilleures,



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

c.c. : M. Daniel G. Nolett, Directeur général

# **Annexe G. Comptes-rendus des rencontres avec les Mohawks, les Abénakis et les Hurons-Wendat**





SNC • LAVALIN

SNC-Lavalin GEM Québec inc  
5955, rue Saint-Laurent, Bureau 300  
Lévis (Québec)  
Canada G6V 3P5

☎ 418-837-3621  
📠 418-837-2039

SNC-Lavalin GEM Québec inc.  
360, rue St-Jacques, 16e étage  
Montréal, Québec  
Canada H2Y 1P5

☎ 514-393-1000  
📠 514-392-4758

# COMPTE RENDU DE RÉUNION



<b>Compte rendu n° :</b>	3	<b>Réf. :</b>	689251
<b>Rédigé par :</b>	Stéphanie Cotnoir	<b>Date :</b>	10-08-2022
<b>Date de la réunion :</b>	July 21st 2022	<b>Heure :</b>	10am to 12pm
<b>Lieu :</b>	Videoconference - Teams	<b>Projet :</b>	
<b>Objet :</b>	Environmental Impact Assessment for the construction and operation of a new port terminal in the industrial-port area of Sorel-Tracy by QSL – Consultations with the Mohawk Council of Kahnawake.		

- Présents :**
- Claudine Couture-Trudel, QSL
  - Oliver Rochette, QSL
  - Jean-Martin Proulx, Ville de Sorel-Tracy
  - Julie Tremblay, SNC-Lavalin
  - Mireille Pilote, SNC-Lavalin
  - Stéphanie Cotnoir, SNC-Lavalin
  - Brittany Diabo; Mohawk Council of Kahnawake (MCK)
  - Ross Montour; MCK
  - Alan John Rice; MCK
  - Jessica Lazare; MCK
  - Francis Walsh; MCK
  - Dorothee Schreiber; MCK
  - Katie Spillane; MCK

**Diffusion :** Persons present

## COMPTE RENDU

Point N°	Description
	<p>Meeting Agenda</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ohén:ton Karihwatéhkwén</li> <li>○ Presentation of participants</li> <li>○ Presentation of QSL's project;</li> <li>○ Update on the environmental assessment process</li> <li>○ Discussion on the valued components of the territory by the Mohawks in the Sorel-Tracy Area;</li> <li>○ Participation of the Mohawks in the impact assessment study (land use; cumulative impacts; traditional knowledge; opportunities and concerns);</li> <li>○ Questions/Miscellaneous topics</li> <li>○ Closing</li> </ul>
	<p><b>Purpose of the consultations</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ To initiate a dialogue with groups and land users near the project's location</li> <li>○ To better understand issues specific to the area</li> <li>○ To identify the valued components to consider in the EIA</li> <li>○ To gather concerns and answer questions relating to the project</li> </ul>



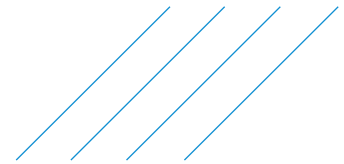
Point N°	Description
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ To discuss further opportunities for the participation of the Mohawk community in the impact assessment.</li> </ul> <p><b>Project roles and responsibilities</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ The project proponent is QSL, in partnership with the city of Sorel-Tracy.</li> <li>○ SNC-Lavalin is the contractor carrying out the environmental impact assessment.</li> </ul> <p><b>Overview of the project and the study area</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ An overview of QSL’s activities and commitments was presented including their commitment to working with First Nation communities as illustrated by their partnership with Indigenous businesses and staffing agencies in relation to port operations.</li> <li>○ The objectives of the project and its concept were presented by QSL. The project’s footprint involves the conversion of Hydro-Québec’s decommissioned facilities through the construction of a port terminal consisting of a floating wharf and laydown/storage area. The project is located in an industrial area, surrounded by development areas (where Charbone’s green hydrogen project is located) and land belonging to the city of Sorel-Tracy.</li> <li>○ The products that would be handled are identified as the following: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Road salt</li> <li>○ Agricultural products</li> <li>○ Steel</li> <li>○ Oversized parts</li> <li>○ General Cargo</li> <li>○ Major projects.</li> </ul> </li> <li>○ The project’s two phases and upcoming activities were further explained. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ The first phase (already completed) was to establish the multimodal handling area by the leasing of land by QSL and the construction of a warehouse.</li> <li>○ The second phase (in progress) concerns the construction of the port terminal and for which the preparatory studies have already been done. The next activities planned for the second phase are the consultation activities, the project notice, to obtain the required authorizations and prepare the project design plans and specifications <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ An overview of the preliminary design plans was presented to provide a better understanding of the floating wharf concept.</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>○ The results of the wildlife and plant survey activities carried out as part of the preparatory studies were presented by SNC-Lavalin.</li> <li>○ Lastly, an update on the timeline of the environmental assessment process was presented. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ The project notice for the provincial EIA process was submitted on July 5<sup>th</sup>, 2022. <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ The EIA process and consultation period overseen by the Ministry began on July 12<sup>th</sup>, 2022.</li> </ul> </li> <li>○ The project notice for the federal process is being drafted and should be submitted by the end of August 2022.</li> <li>○ Invitations to initiate discussions in relation to the project were sent to the following First Nations: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mohawks of Kahnawake;</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>



Point N°	Description
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mohawks of Kanesatake;</li> <li>▪ Mohawks of Akwesasne;</li> <li>▪ Abenakis of Odanak;</li> <li>▪ Abenakis of Wolinak;</li> <li>▪ Hurons-Wendat of Wendake.</li> </ul> <p><b>Questions and comments with respect to the project and EIA:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Federal EIA process, working on project description, under what process? <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Currently preparing documents for federal EIA (assessment act), which is being finalized based on the project footprint.</li> </ul> </li> <li>○ Will the project increase cargo/maritime traffic in the St-Lawrence? <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Not expected it will increase traffic. Project aims to decrease ship waiting times and enable more local import/export of cargo. More of a mid to long-term potential based on identifying interested parties and partners.</li> </ul> </li> <li>○ It is said that it is not planned that the project will lead to an increase in ship traffic, but if it leads to an increase in capacity, won't it likely lead to more ships waiting to dock? Ships currently waiting to dock in Trois-Rivières will end up further upstream? And isn't it part of the Quebec Maritime Strategy to increase shipping between Montreal and Sorel which would lead to more economic activity and shipping activity? <ul style="list-style-type: none"> <li>○ The idea is to bring ships/cargo closer to the destination of shipments and improve the fluidity and logistics.</li> <li>○ Supply/Demand dynamics could eventually change operation activities, but the current intent is not to bring more ships but to reduce waiting times.</li> <li>○ The real capacity of the future wharf will be known in the first year of operation.</li> </ul> </li> <li>○ Several ships go through the Kahnawake community. The concern is that if ships go through seaway, it will lead to an increase in ship traffic (ships vs. ship traffic).</li> <li>○ Issues expressed regarding the Quebec Maritime Strategy: very little attention is paid to cumulative impacts on the environment whereas there is a strong focus on efficiency, logistics and economic output. This is the 5<sup>th</sup> port project they've been consulted on in the past 2 years.</li> <li>○ The project will likely lead to an increase of how many ships maneuvering in the area? <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Currently estimated that 35 ships at most would use wharf</li> <li>○ Future interactions will be assessed in the EIA</li> <li>○ At the neighbouring wharf (Kildair), the existing traffic is more than 100 per year.</li> </ul> </li> <li>○ How are you planning to manage the project's location in the critical habitat of copper-red horse? <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Project's footprint on waterbed is less than 30 m and avoids critical grass beds.</li> <li>○ Beneath the project's structure, there are no grass beds. There are some upstream and some downstream.</li> <li>○ Potential interactions will still be studied and assessed in the EIA.</li> </ul> </li> <li>○ Are you open to doing more fish surveys? A complete survey of fish species in a specific area takes a few years. Would help identify if vulnerable species are present and confirm their probability of occurrence. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Impacts can be assessed on specific fish species without specific knowledge of their presence near the project.</li> <li>○ St-Lawrence River's fish communities are well known, and many species may travel through the project's footprint.</li> </ul> </li> </ul>



Point N°	Description
	<ul style="list-style-type: none"><li>○ Already know that there are spawning sites upstream and downstream. Potential impacts on fish species near the area and aquatic habitat will be assessed and mitigation measures specified.</li><li>○ MCK's approach to EIAs is based on the precautionary principle: the less information we have through inventory work, the greater the likelihood that the community will use the precautionary principle to point out gaps and suggest stricter measures to limit impacts.</li></ul> <p><b>Concerns expressed in this initial consultation meeting are summarized as follows:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ The project's location in the copper redhorse critical habitat and potential impacts on fish habitat.</li><li>○ The project's contribution to an increase in ships and ship traffic in the St-Lawrence.</li><li>○ The accurate assessment and consideration of cumulative impacts on the environment.</li></ul>
	<p><b>Actions:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ The MCK is available to participate in further discussions regarding the EIA process. They will provide more details on their level of involvement once they've had time to discuss and based on engagement funding once they receive the formal notice for the federal EIA.</li><li>○ Share the PowerPoint presentation with the persons present.</li></ul>



## Notes de réunion

Projet : 689251

Objet : Étude d'impact du projet d'un nouveau terminal portuaire dans la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy de QSL : Consultation avec la Nation huronne-wendat

Salle de réunion :	Teams	N° de réunion :	4
Date et heure :	15 septembre 2022 de 14 h 00 à 15h30	Procès-verbal par :	Mireille Pilotte, SNC-Lavalin
Participants :	Marie-Sophie Gendron, Nation huronne-wendat Lori-Jeanne Bolduc, Nation huronne-wendat Noémie Leduc, Nation huronne-wendat Thiefaine Terrier, Nation huronne-wendat	Représentant :	Claudine Couture-Trudel, QSL Olivier Rochette, QSL Jean-Martin Proulx, Ville de Sorel-Tracy Julie Tremblay, SNC-Lavalin Inc.

Point No	Description
	<b>Ordre du jour :</b> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Mot de bienvenue et tour de table</li><li>2. Présentation des participants, leurs rôles et responsabilités</li><li>3. Présentation du projet et du territoire à l'étude</li><li>4. Présentation du processus d'évaluation environnementale</li><li>5. Discussion sur les composantes valorisées du territoire, des enjeux et préoccupations.</li><li>6. Varia</li></ol>

Prochaine réunion :

Distribution : Aux participants

Date d'émission : JJ Mmm AAAA

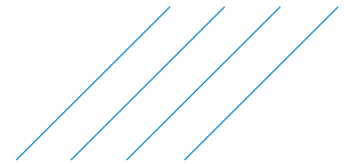
RéfFichier :

**NOTE AUX DESTINATAIRES :**

Ces notes de réunion consistent la compréhension de SNC-Lavalin quant à la réunion, ainsi que les actions prévues qui en découlent. Votre accord selon lequel les notes constituent un enregistrement réel de la discussion sera présumé, à moins que des avis contraires soient reçus par écrit dans les cinq jours suivant réception.



Point No	Description
	<p><b>Objectifs des consultations :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Entamer le dialogue avec les groupes utilisant le territoire à proximité du projet</li><li>- Identifier les composantes valorisées du territoire et mieux comprendre les enjeux</li><li>- Recueillir les préoccupations et répondre aux questions</li></ul> <p><b>Présentation, rôles et responsabilités</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Le promoteur du projet est QSL. Le projet est en partenariat avec la Ville de Sorel-Tracy.</li><li>- SNC-Lavalin est le mandataire de l'étude d'impact du projet.</li><li>- La Nation huronne-wendat présente les participants. Il est convenu que Lori-Jeanne Bolduc sera le point de contact à la Nation.</li></ul> <p><b>Présentation du projet et du territoire à l'étude</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Les objectifs du projet et son concept ont été présentés par QSL. L'emprise du projet implique la reconversion des installations d'Hydro-Québec par la construction d'un terminal de transport multimodal constitué d'aires entreposage et d'un terminal portuaire constitué d'un quai flottant. Le projet a lieu dans une zone d'affectation industrielle, entourée par des aires d'aménagement et de développement (où se trouve le projet d'hydrogène vert de Charbone) et des terrains de la Ville de Sorel-Tracy.</li><li>- Les produits qui seraient manutentionnés ont été identifiés comme les suivants :<ul style="list-style-type: none"><li>o Le sel de route</li><li>o Les produits agricoles</li><li>o L'acier</li><li>o Les pièces surdimensionnées (ex. : gabarits qui ne peuvent être transportés sur la route)</li><li>o La cargaison générale (cargo qui n'est pas du vrac ni des conteneurs)</li><li>o Les grands projets.</li></ul></li><li>- Les deux phases du projet et les activités à venir ont été expliquées ;<ul style="list-style-type: none"><li>o La première phase (déjà complétée) était d'établir la zone de manutention multimodale par la location des terrains par QSL et la construction d'entrepôt.</li><li>o La deuxième phase (en cours) vise la construction du terminal portuaire et pour laquelle les études préparatoires ont déjà été faites. Les prochaines activités prévues pour la deuxième phase sont les activités de consultation, l'avis de projet et l'obtention des autorisations avec la conception des plans et devis.</li></ul></li><li>- Les résultats des activités d'inventaires fauniques et floristiques effectuées dans le cadre des études préparatoires ont été présentés sommairement par SNC-Lavalin. Ces inventaires concernent les tortues, les couleuvres, l'avifaune, les herbiers aquatiques, l'ichtyofaune, les sédiments marins, les milieux humides et hydriques. Les résultats concernant le potentiel archéologique sur le site sont également présentés.</li><li>- Les mesures de mitigation et de cohabitation envisagées ainsi que les efforts de communication.</li></ul> <p><b>Processus de l'évaluation environnementale</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Les étapes du projet selon le processus d'évaluation environnementale provinciale et fédérale ont été expliquées. Le projet est présentement à l'étape de préparer l'étude d'impact à l'échelle provinciale et d'effectuer les consultations publiques sur les enjeux à l'échelle provinciale et fédérale.</li></ul>



Point No	Description
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Des lettres ont déjà été transmises aux conseils des Premières Nations suivantes pour amorcer les discussions :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>o Mohawks de Kahnawake ;</li> <li>o Mohawks de Kanésatake ;</li> <li>o Mohawks d’Akwasasne ;</li> <li>o Les Abénakis d’Odanak ;</li> <li>o Les Abénakis de Wôlinak ;</li> <li>o Les Hurons-Wendats de Wendake.</li> </ul> </li> <li>- Les consultations ciblées réalisées jusqu’à présent :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>o Les groupes environnementaux régionaux, 8 juillet 2022 ;</li> <li>o Les groupes socio-économiques régionaux, 19 juillet 2022 ;</li> <li>o Mohawks de Kahnawake (MCK), 21 juillet 2022 ;</li> <li>o Rencontre avec les Hurons-Wendats de Wendake, 15 septembre 2022 ;</li> </ul> </li> <li>- La présentation se termine en soulignant que QSL possède la certification Alliance verte.</li> </ul> <p><b>Questions/Échanges sur le projet :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les Hurons ont la capacité de réaliser des études, ils ont des biologistes, des historiens, des archéologues.</li> <li>- Nous comprenons que l’étude de potentiel archéologique est réalisée par les Abénakis, et que des conclusions archéologiques ont été posées par Hydro-Québec (HQ). Serait-il possible de voir ces documents?                             <ul style="list-style-type: none"> <li>o Nous allons vérifier auprès de HQ si ces informations peuvent être partagées. L’étude archéologique pourra être partagée une fois complétée.</li> </ul> </li> <li>- Quels sont les moyens de financement que vous pourrez nous octroyer ?                             <ul style="list-style-type: none"> <li>o Le gouvernement fédéral offre du financement. Lori-Jeanne explique que souvent les promoteurs les aident financièrement pour travailler sur le projet. Ni QSL ni SNC-Lavalin ne sont familiers avec cette procédure, ils se renseigneront et reviendront avec des informations.</li> </ul> </li> <li>- Quelles sont les prochaines étapes ?                             <ul style="list-style-type: none"> <li>o L’étude d’impact au provincial est en cours de réalisation, la description initiale sera déposée prochainement. Les consultations de l’ACEI sur les enjeux constituent la prochaine étape.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>En résumé, les préoccupations soulevées lors de cette rencontre sont les suivantes :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La réalisation d’études sectorielles par les Hurons.</li> <li>- Le financement de la Nation huronne-wendat.</li> <li>- L’incidence du projet sur les activités coutumières de la Nation.</li> </ul>

POINT	DESCRIPTION ET ACTION	ÉCHÉANCE	RESPONSABLE
1.	Transmettre la présentation PowerPoint aux personnes présentes ;		Mireille Pilote
2.	Partager les données archéologiques d’HQ.		Julie Tremblay

# **Annexe H. Lettres envoyées aux peuples autochtones pour signifier la tenue de l'étude d'impact**



April 19, 2023

BY EMAIL

Ms. Brittany Diabo  
Consultation Technician  
Mohawk Council of Kahnawá:ke  
P.O. Box 720  
Kahnawake, QC  
J0L 1B0

**Subject: Request for a meeting regarding the impact assessment for the Sorel-Tracy Industrial-Port Zone project**

Dear Ms. Diabo,

Following our initial meeting on the 21<sup>st</sup> of July 2022, during which an initial introduction of the project above was presented (minutes of the meeting enclosed) and the public consultations led in the following months, we have reviewed all comments submitted to the Impact Assessment Agency of Canada (IAAC) as part of the consultations carried out for the project's initial planning stage. These comments have been addressed in the summary of issues submitted to the IAAC and are available at the following web link: <https://iaac-aeic.gc.ca/050/documents/p83969/145788F.pdf>.

We would like to inform you that the individualized guidelines for the project have been issued by the IAAC on April 6, 2023, effectively initiating the environmental impact assessment. The assessment will include numerous multi-sectoral analyses in compliance with the issued guidelines and will be prepared over the next few months to be completed in the winter of 2024.

The study will then be submitted to the IAAC for review, which will also implement a consultation process. While the IAAC remains responsible for overseeing and carrying out the formal consultation process surrounding the project's approval, QSL wishes to establish and maintain a bilateral communication with indigenous communities, stakeholders, and local communities affected by the project.

As such, if you remain interested in participating in the impact assessment process, please inform us of your availability so we can schedule a meeting to pursue discussions initiated last summer.

Please note that we can be reached anytime if you have any questions or wish to communicate further concerns.

Best regards,



Olivier Rochette

Vice President, Business Solutions, Infrastructures and Logistics

c.c.: Mr. Ross Montour, Chief in Council of Kahnawá:ke  
Mr. Alan John Rice, Executive Operations Officer  
Ms. Jessica Lazare, Chief in Council of Kahnawá:ke  
Mr. Francis Walsh, Legal Counsel  
Ms. Dorothee Schreiber, Environmental Advisor  
Ms. Katie Spillane, Legal Services

Québec, le 19 avril 2023

PAR COURRIEL

Monsieur Denys Bernard  
Directeur général  
Grand Conseil de la Nation Waban-Aki  
10175, rue Kolipaïo  
Wôlinak (Québec)  
GOX 1B0

**Objet : Demande de rencontre concernant l'étude d'impact pour le projet Zone Industrialo-portuaire  
Sorel-Tracy**

Monsieur Bernard,

Le 16 mai 2022, nous vous avons envoyé une demande de rencontre pour présenter le projet de QSL cité en titre. En juin 2022, un mandat a été octroyé au bureau du Ndakina du Grand Conseil de la Nation Waban-Aki pour la réalisation de l'étude de potentiel archéologique pour le site et le mois suivant, en juillet 2022, nous avons transmis des informations complémentaires concernant le projet, dans le cadre de l'avis de projet émis par le Gouvernement du Québec.

Depuis l'été dernier, nous avons pris connaissance de l'ensemble des commentaires déposés à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AÉIC) dans le cadre du processus de planification du projet. Ces commentaires ont été répondus dans le sommaire des enjeux remis à l'AÉIC et disponibles au lien web suivant : <https://iaac-aeic.gc.ca/050/documents/p83969/145788F.pdf>.

Aujourd'hui, nous vous informons que les lignes directrices individualisées du projet en titre ont été émises par l'AÉIC le 6 avril dernier marquant ainsi le début de l'étude des impacts du projet. En conformité avec les lignes directrices reçues, l'étude comprendra de nombreuses analyses multisectorielles et se déroulera au cours des prochains mois pour être complétée à l'hiver 2024.

L'étude sera soumise à l'AÉIC pour commentaires, qui déploiera alors un nouveau processus de consultation. Même si l'AÉIC demeure le porteur de la démarche de consultation formelle entourant l'approbation du projet, QSL souhaite établir et maintenir la communication pour échanger avec les Nations autochtones, les parties prenantes et les communautés locales concernées par le projet.

Nous vous invitons à nous transmettre vos disponibilités pour la planification d'une rencontre afin que nous puissions entamer ces échanges. Ce pourrait être l'occasion de discuter des modalités pour le partage d'information et les bases d'un plan de collaboration et de partenariat avec votre Nation.

Sachez que nous demeurons joignables à tout moment si vous avez des questionnements ou désirez nous faire part de préoccupations additionnelles.

Veillez agréer, Monsieur Bernard, mes salutations distinguées.



Olivier Rochette

Vice-président, Solutions d'affaires, Infrastructures et logistique

c.c. : M. David Bernard, Directeur du Bureau du Ndakina  
Mme Geneviève Campbell, Coordinatrice aux consultations  
M. Richard O'Bomsawin, Chef du Conseil des Abénakis d'Odanak  
M. Michel R. Bernard, Chef du Conseil des Abénakis de Wôlinak

Québec, le 19 avril 2023

PAR COURRIEL

Monsieur René W. Picard  
Chef responsable du Bureau du Nionwentsïo  
Nation Huronne-Wendat  
255, place Chef-Michel-Laveau  
Wendake (Québec)  
GOA 4V0

**Objet : Demande de rencontre concernant l'étude d'impact pour le projet Zone Industriolo-portuaire  
Sorel-Tracy**

Monsieur le Chef responsable du Bureau du Nionwentsïo,

Faisant suite à notre rencontre introductive du 15 septembre 2022 menée dans le cadre du projet en titre (compte-rendu de réunion disponible en pièce jointe), ainsi que les consultations du public qui ont lieu au cours des mois suivants, nous avons pris connaissance de l'ensemble des commentaires déposés à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AÉIC) dans le cadre du processus de planification du projet. Ces commentaires ont été répondus dans le sommaire des enjeux remis à l'AIEC et disponibles au lien web suivant : <https://iaac-aeic.gc.ca/050/documents/p83969/145788F.pdf>

Aujourd'hui, nous vous informons que les lignes directrices individualisées du projet en titre ont été émises par l'AÉIC le 6 avril dernier marquant ainsi le début de l'étude des impacts du projet. En conformité avec les lignes directrices reçues, l'étude comprendra de nombreuses analyses multisectorielles et se déroulera au cours des prochains mois pour être complétée à l'hiver 2024.

L'étude sera soumise à l'AÉIC pour commentaires, qui déploiera alors un nouveau processus de consultation. Même si l'AÉIC demeure le porteur de la démarche de consultation formelle entourant l'approbation du projet, QSL souhaite établir et maintenir la communication pour échanger avec les nations autochtones, les parties prenantes et les communautés locales concernées par le projet.

Nous vous invitons à nous transmettre vos disponibilités pour la planification d'une rencontre afin que nous puissions donner suite à la lettre reçue de votre Nation le 17 octobre dernier. Ce pourrait être l'occasion de discuter des modalités pour le partage d'information et les bases d'un plan de collaboration et de partenariat avec votre Nation.

Sachez que nous demeurons joignables à tout moment si vous avez des questionnements ou désirez nous faire part de préoccupations additionnelles.

Veillez agréer, Monsieur le Chef responsable du Bureau du Nionwentsïo, mes salutations distinguées.



Olivier Rochette

Vice-président, Solutions d'affaires, Infrastructures et logistique

c.c. : M. Rémy Vincent, Grand Chef  
M. Louis Lesage, Directeur du Bureau du Nionwentsïo  
Me Simon Picard, Directeur des Services juridiques  
Mme Lori-Jeanne Bolduc, Conseillère en aménagement du territoire

# **Annexe I. Présentation PowerPoint du projet préparer pour les peuples autochtones**



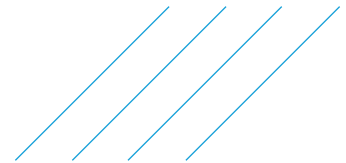


Project for the construction and operation of a new port terminal in the industrial-port area in St-Laurent sector of Sorel-Tracy – Consultation with the Mohawks Council of Kahnawake, July 21, 2022



## Agenda of the Meeting

- › Ohén:ton Karihwatéhkwen
- › Presentation of participants;
- › Presentation of QSL's project;
- › Update on the environmental assessment process
- › Discussion on the valued components of the territory by the Mohawks in the Sorel-Tracy Area;
- › Participation of the Mohawks in the impact assessment study (land use; cumulative impacts; traditional knowledge; opportunities and concerns);
- › Questions/Miscellaneous topics
- › Closing



## Presentation of participants

Proponent of the Project



Contractor Carrying out the Environmental Impact Assessment

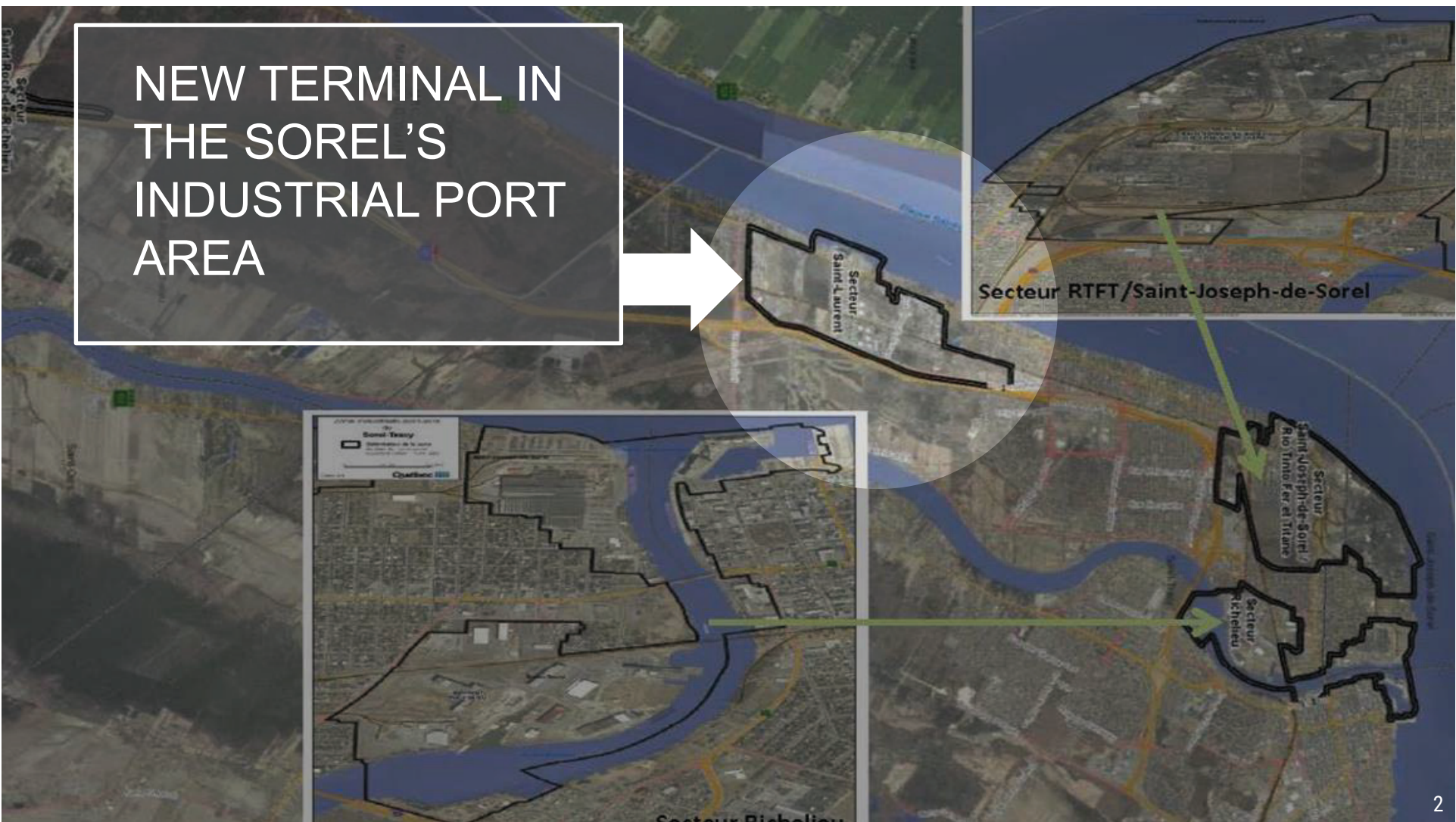


**SNC • LAVALIN**

Representatives of the Mohawk Community



# NEW TERMINAL IN THE SOREL'S INDUSTRIAL PORT AREA





## A PROMISING PROJECT FOR THE REGION

- › A sustainable development project
- › Reduction in vessels waiting time
- › Short circuit supply/optimization
- › Reduction of truck volume in dense urban areas
- › Regional economic development leveraging intermodality
- › Reduction of Greenhouses gases
- › Job creation and local purchasing
- › An authentic partnership
- › A private investement of more than 20 millions \$



# MARITIME TERMINAL OPERATOR & STEVEDORE

QSL is a key supply chain player in port terminal operations, stevedoring, marine services, logistics and transport throughout North America.

We treat cargo with care, listen closely to our clients and are committed to making a difference in the communities where we operate.



+ **2000** employees

+ **26** million tonnes handled annually

**63** Terminals in North America



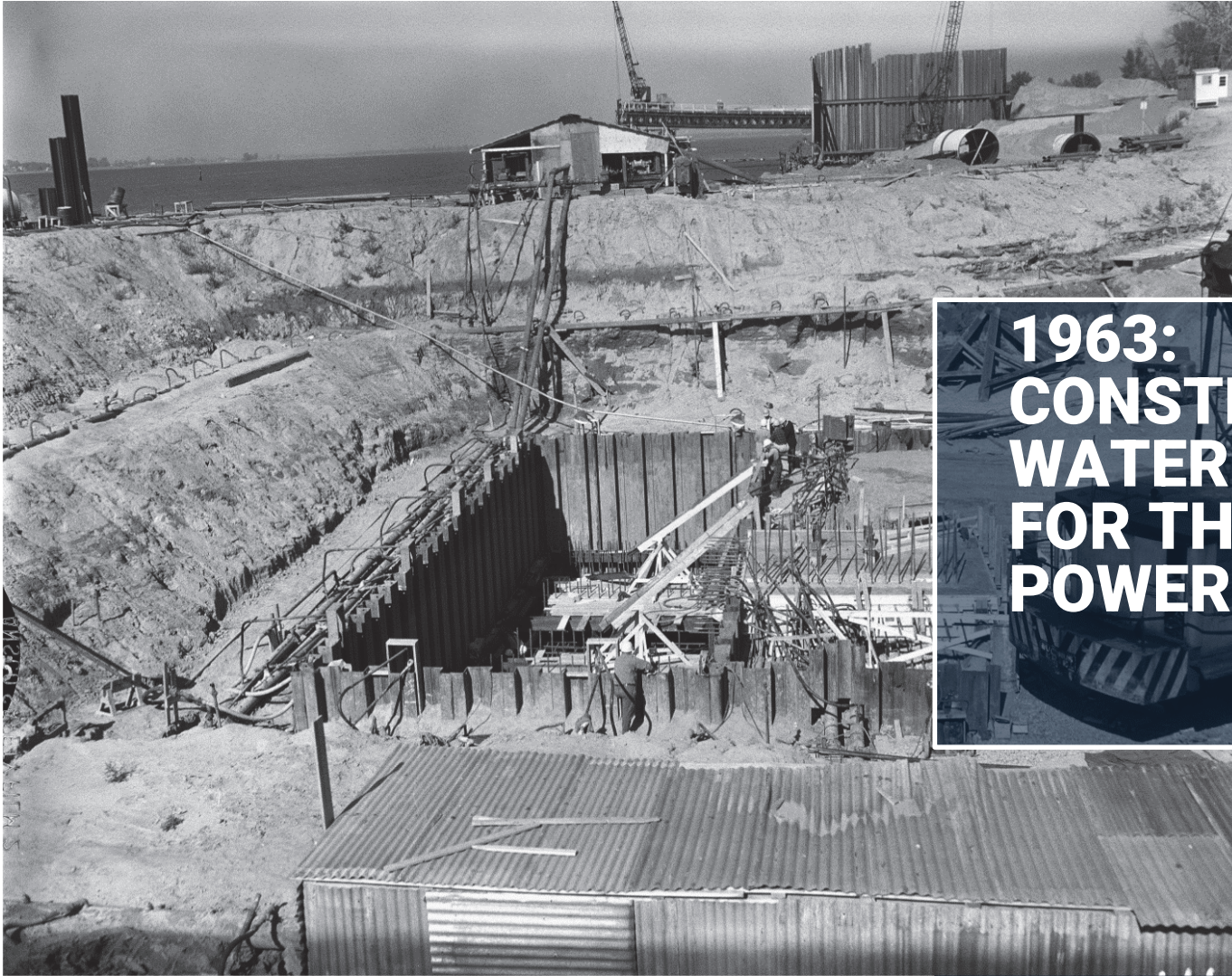


# THE STRENGTH OF OUR NETWORK

- › Agility and flexibility
- › Locally rooted
- › Multidisciplinary team
- › Array of mobile equipment

**RECONVERSION OF  
HYDRO-QUEBEC  
FACILITIES : A  
SUSTAINABLE  
DEVELOPMENT  
PROJECT**





**1963:  
CONSTRUCTION OF  
WATER INTAKES  
FOR THE THERMAL  
POWER PLANT**



**RECONVERSION OF  
HYDRO-QUEBEC  
FACILITIES : A  
sustainable  
development project**



**RECONVERSION OF  
HYDRO-QUEBEC  
FACILITIES : A  
sustainable  
development project**



**RECONVERSION OF  
HYDRO-QUEBEC  
FACILITIES : A  
sustainable  
development project**

27.10.2017



**RECONVERSION OF  
HYDRO-QUEBEC  
FACILITIES : A  
sustainable  
development project**

2015/06/16 13:42



**RECONVERSION OF  
HYDRO-QUEBEC  
FACILITIES : A  
sustainable  
development project**

- Wharf
- Terminal area
- Planning and development
- City lands

**7 MILLIONS  
SQUARE FEET**

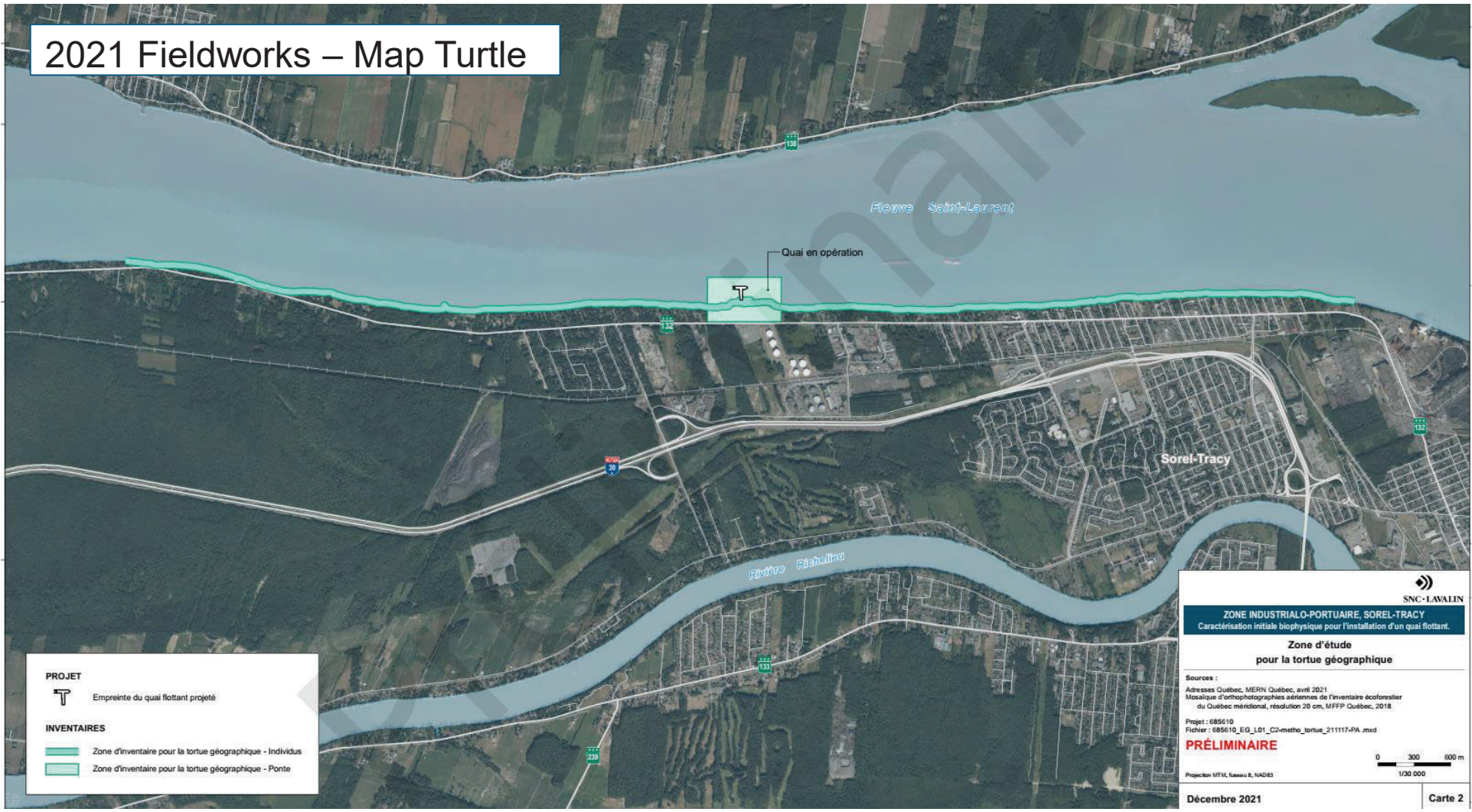




# COMMODITIES TO BE HANDLED

- Road salt
- Agricultural products
- Steel
- Oversized pieces
- General cargo
- Major projects supplying

# 2021 Fieldworks – Map Turtle



**PROJET**  
T Empreinte du quai flottant projeté

**INVENTAIRES**  
Zone d'inventaire pour la tortue géographique - Individus  
Zone d'inventaire pour la tortue géographique - Pont

**SNC-LAVALIN**

**ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE SOREL-TRACY**  
Caractérisation initiale biophysique pour l'installation d'un quai flottant.

**Zone d'étude**  
pour la tortue géographique

Sources :  
Adresses Québec, MERN Québec, avril 2021  
Mosaïque d'orthophotographies aériennes de l'inventaire écosystémique  
du Québec méridional, résolution 20 cm, MFFP Québec, 2018

Projet : 685610  
Fichier : 685610\_EG\_LD1\_C2-metho\_tortue\_211117-PA.mxd

**PRÉLIMINAIRE**

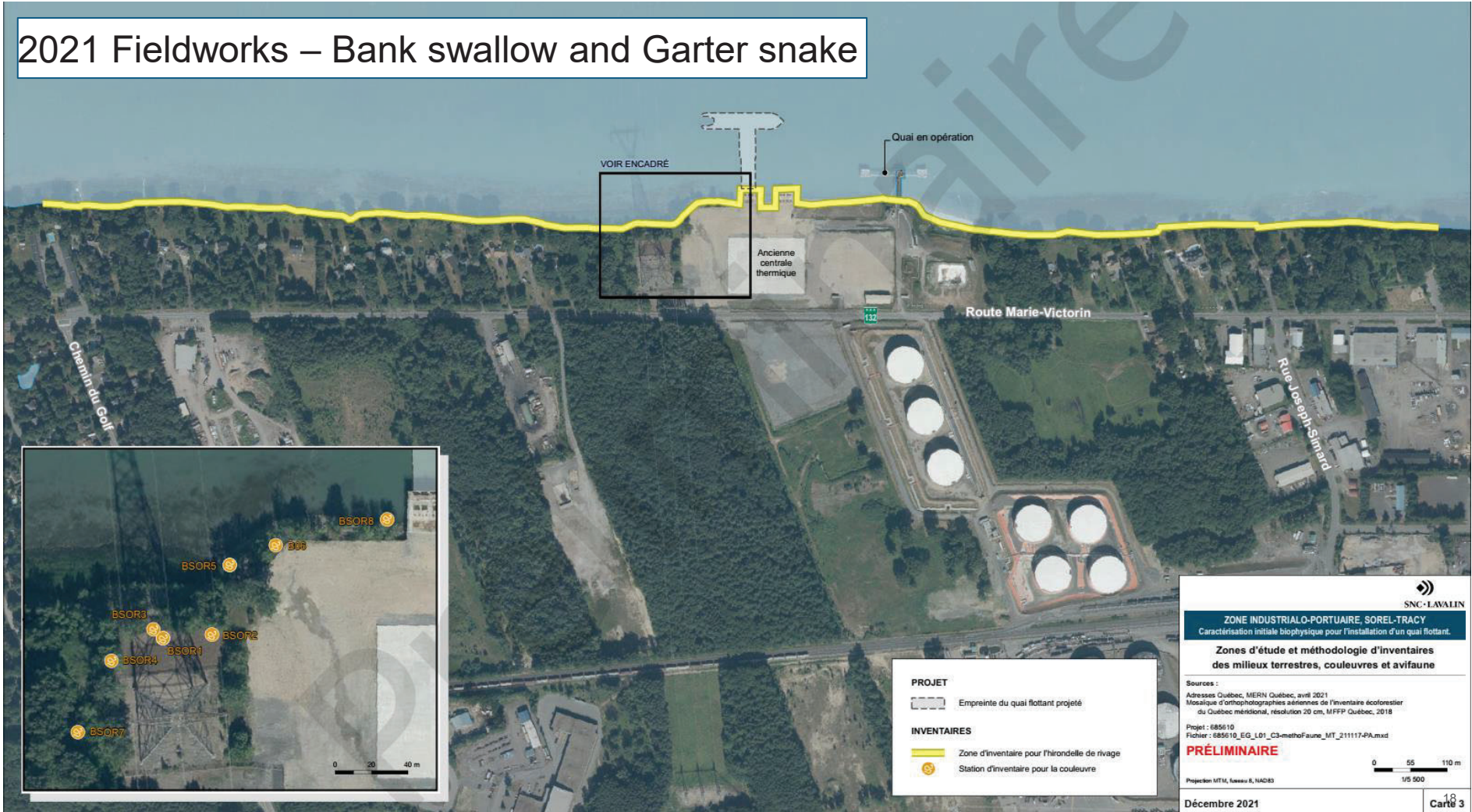
Projection MTHL, Kesau 8, NAD83

0 300 600 m  
1/30 000

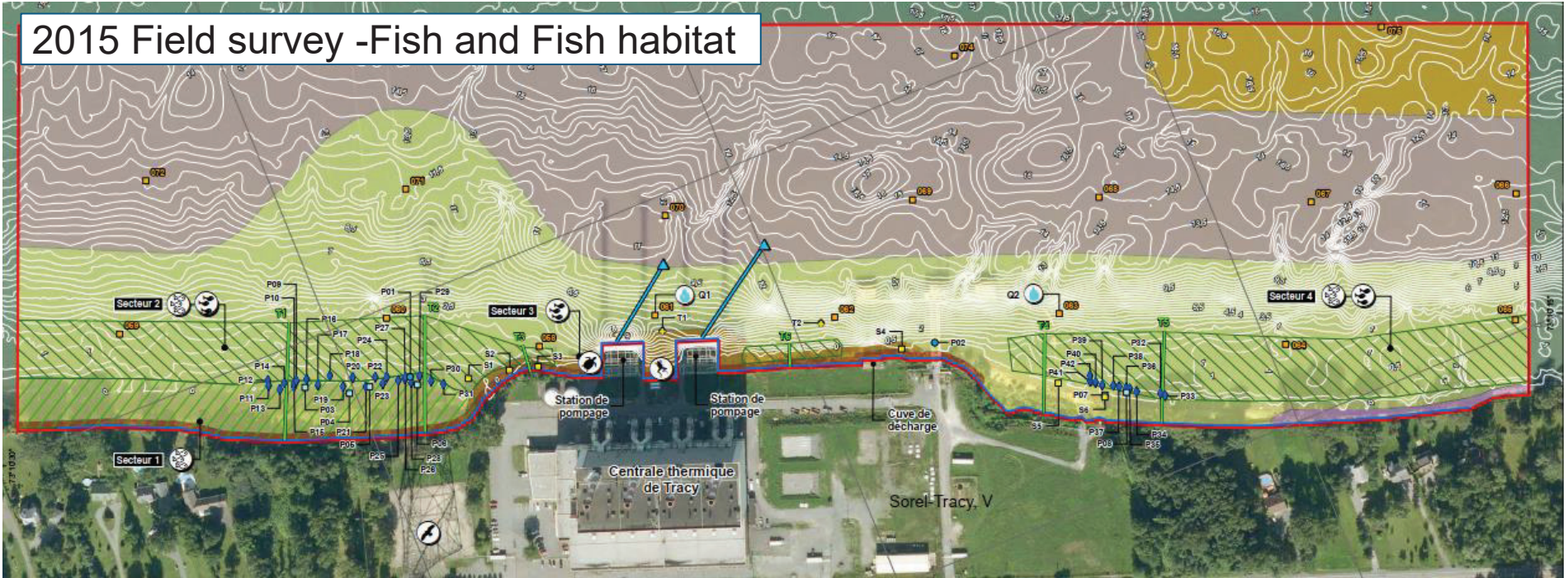
Décembre 2021

Carte 2

# 2021 Fieldworks – Bank swallow and Garter snake



# 2015 Field survey - Fish and Fish habitat



<p><b>Zone d'étude approximative</b></p> <p><b>Pêches printanières</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: blue;">■</span> P00 Selne</li> <li><span style="color: blue;">●</span> P00 Verveux</li> <li><span style="color: blue;">◆</span> P00 Filet troubleau</li> <li><span style="color: blue;">▲</span> Filet Grand Nord</li> </ul> <p><b>Pêches estivales</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: yellow;">■</span> S0 Selne</li> <li><span style="color: yellow;">◆</span> T0 Trappe Alaska</li> </ul> <p><b>Hydrographie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: blue;">●</span> Q1 Station de la qualité de l'eau</li> <li>— Ligne des hautes eaux</li> <li>— Courbe bathymétrique (m)</li> </ul>	<p><b>Milieux humides</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: green;">■</span> Transect de végétation</li> <li><span style="color: green;">■</span> Herolier aquatique</li> <li><span style="color: green;">■</span> Bas marais et haut marais</li> </ul> <p><b>Substrat</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: orange;">■</span> Point d'échantillonnage de substrat et vitesse du courant</li> <li><span style="color: brown;">■</span> Gros blocs et blocs</li> <li><span style="color: purple;">■</span> Galets et blocs</li> <li><span style="color: yellow;">■</span> Cailloux et galets</li> <li><span style="color: grey;">■</span> Cailloux et gravier</li> <li><span style="color: lightgreen;">■</span> Sable et limon</li> </ul>	<p><b>Zones et éléments sensibles</b></p> <p><b>Faune aquatique</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: grey;">●</span> Zone d'élevage confirmée (alevins et juvéniles)</li> <li><span style="color: grey;">●</span> Zone d'élevage confirmée (larves)</li> </ul> <p><b>Faune aérienne</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: grey;">●</span> Faucon pèlerin</li> </ul> <p><b>Herpétofaune</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: grey;">●</span> Grenouille léopard</li> <li><span style="color: grey;">●</span> Tortue serpentine</li> </ul>
--	---	---



**Démantèlement de la centrale thermique de Tracy**

**Milieu naturel**

Source :  
Orthophoto, résolution 30 cm, MNNF Québec, 2008  
Cartographe : AECOM  
Fichier : 0040\_mil\_005\_e1\_milieu\_nat\_151204.mxd

0 25 55 m  
NAD83, datum 83, NAD83  
Échelle des courbes : 0,5 m

45°59'50"

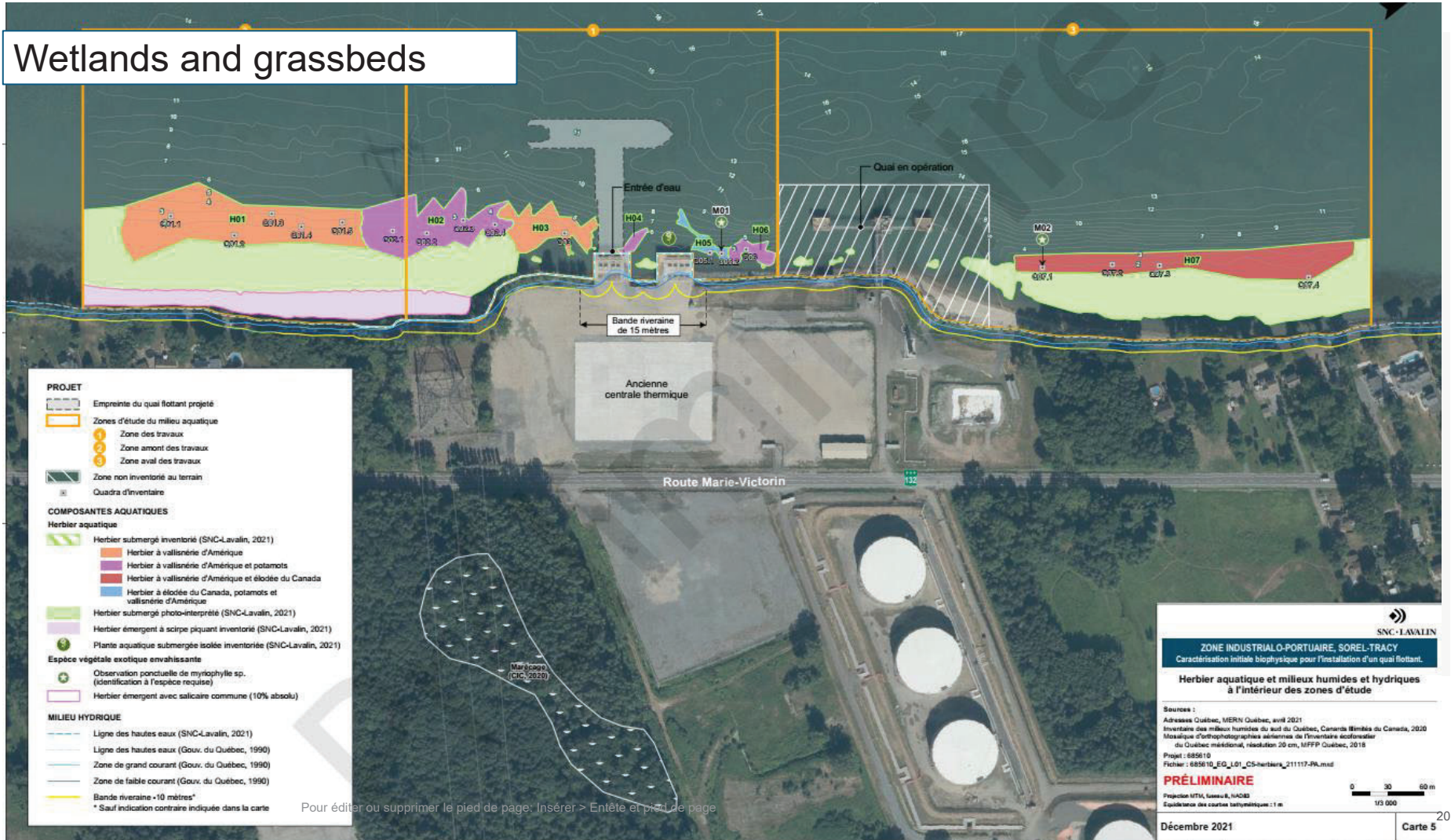
Carte 1

Hydro Québec  
Production

Décembre 2015

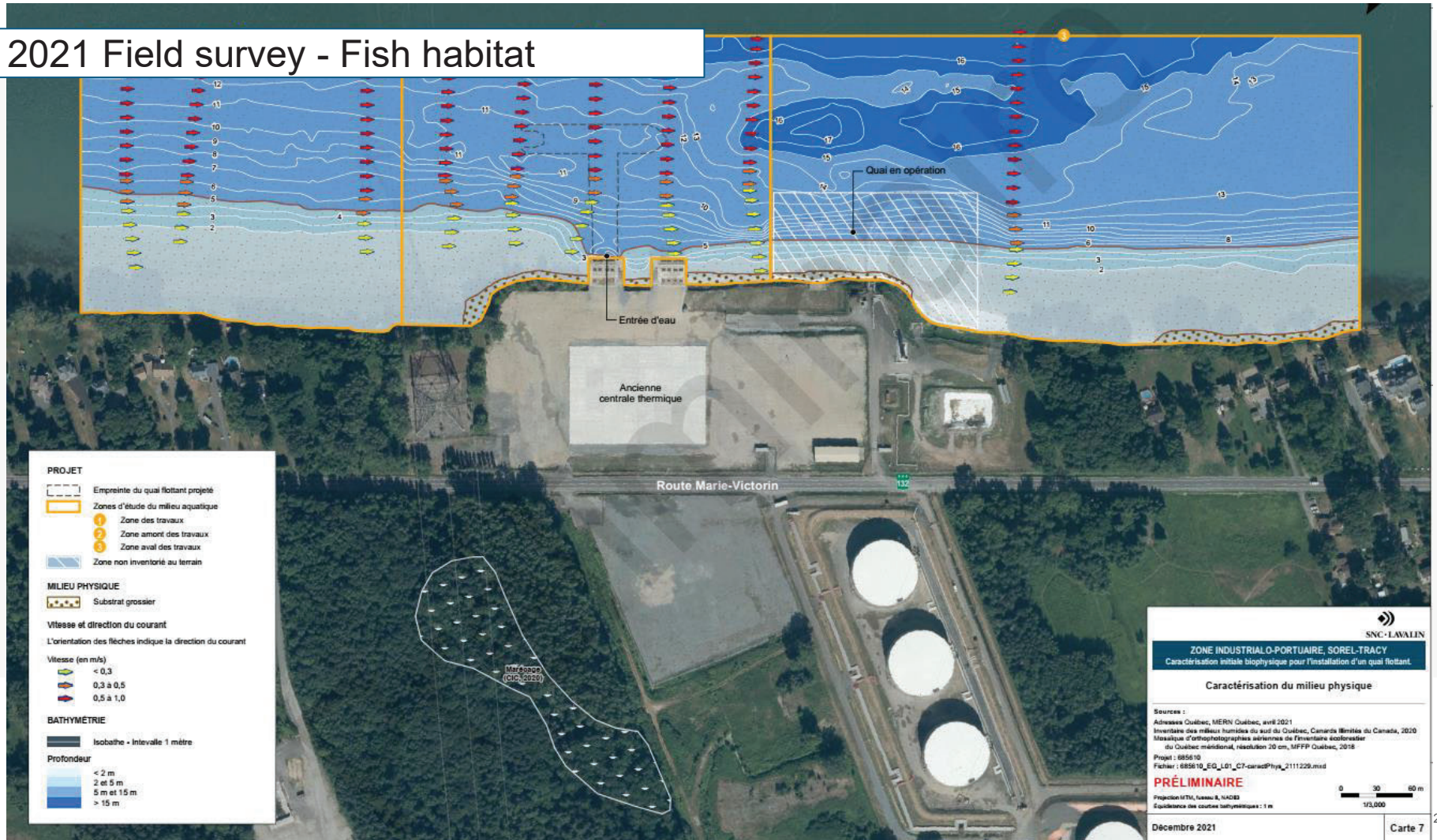
Pour éditer ou supprimer le contenu de cette page: Insérer > Entête et pied de page

# Wetlands and grassbeds



Pour éditer ou supprimer le pied de page, Insérer > Entête et pied de page

# 2021 Field survey - Fish habitat



# Archaeological potential

En rose : Zones excavées pour retrait d'infrastructures souterraines et/ou décontamination des sols



PHASE 1: 10M\$

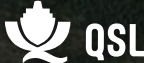


MULTIMODAL  
HANDLING  
MANUTENTION

Renting of the lands by QSL

Building of a warehouse





# PHASE 2: 10M\$

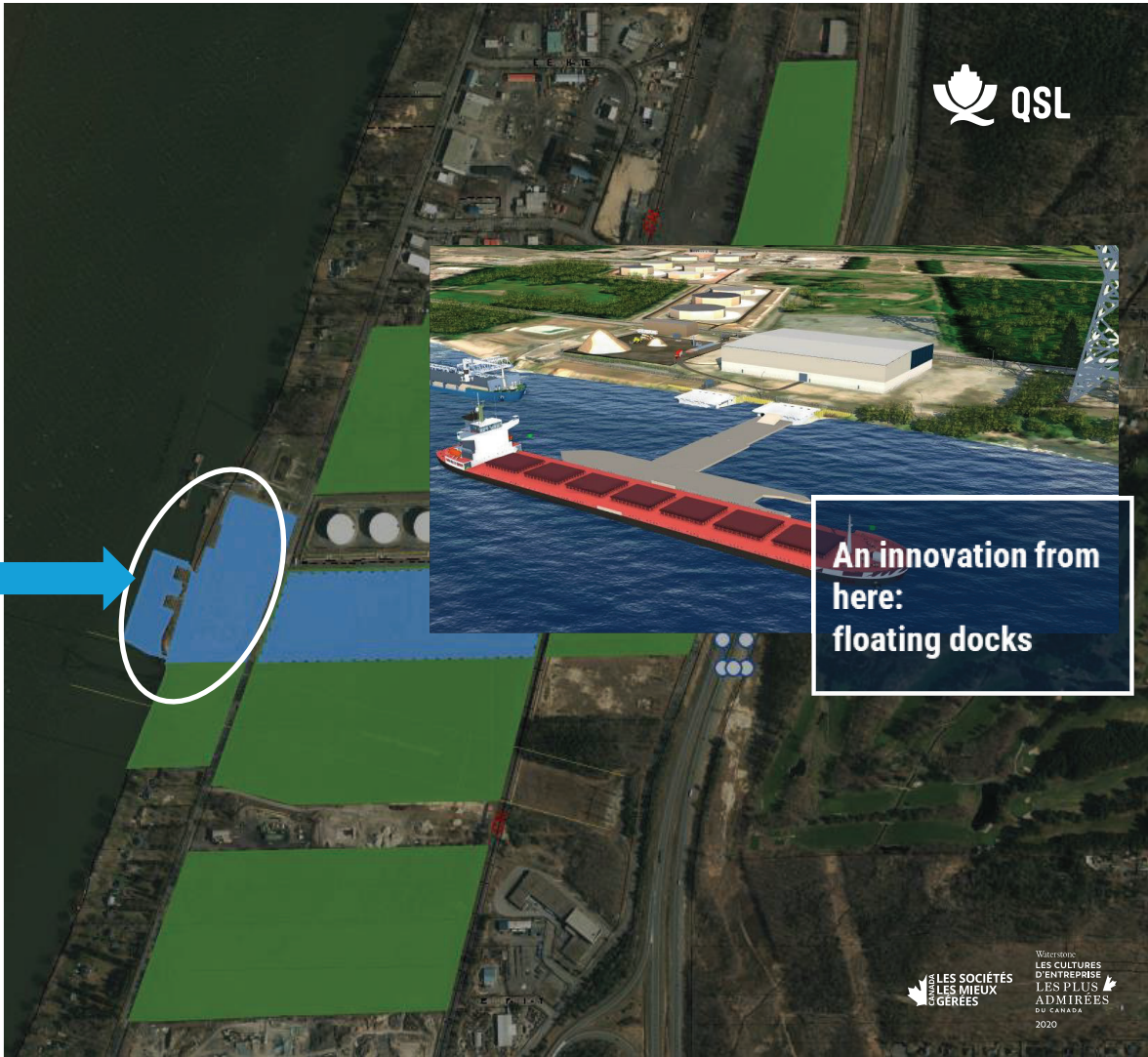
## Port Terminal

### Preparatory studies

- ✓ Floristic and wildlife inventories
- ✓ Geotechnical investigations
- ✓ Solutions study
- ✓ Simulations piloting
- ✓ Hydraulic & ices studies
- ✓ Submission of the project's notification



An innovation from here:  
floating docks

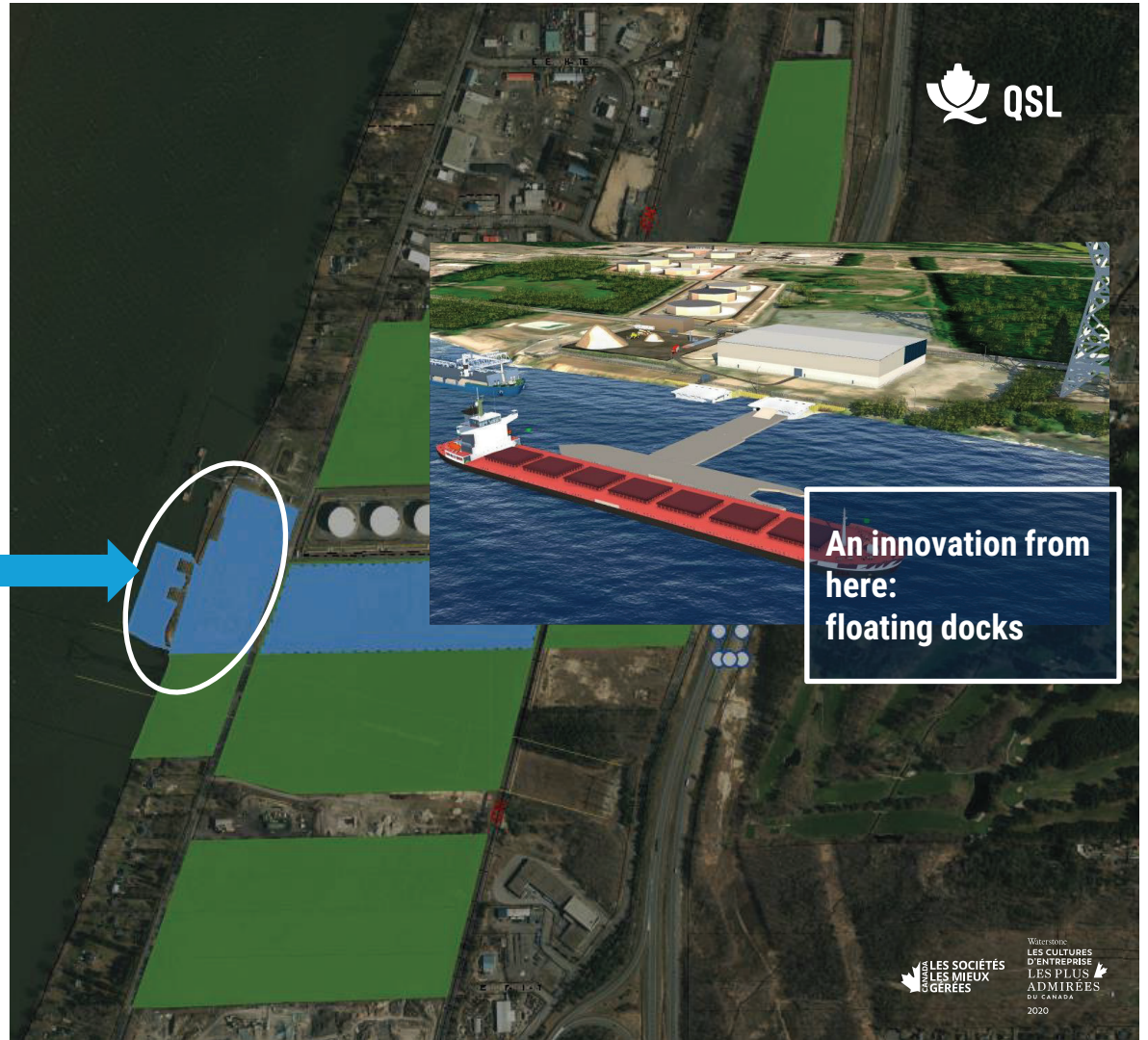


# (continuation) PHASE 2: 10M\$

## Port Terminal

### Next steps

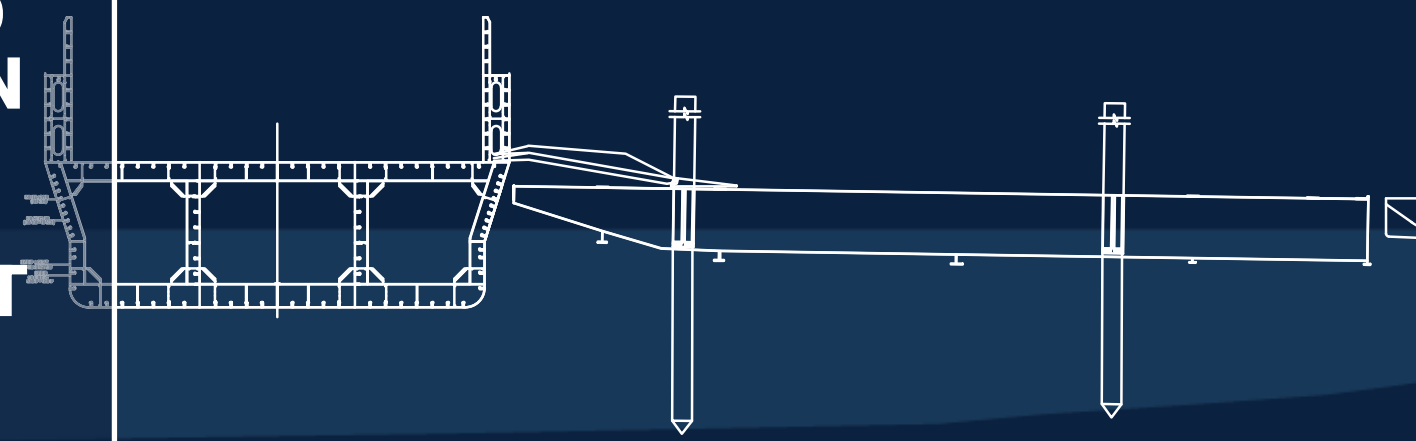
- Consultation with environmental groups
- Consultation with First Nations communities
- Initial project declaration to the federal Government
- Permits & authorizations
- Design plans and specifications + Construction phase



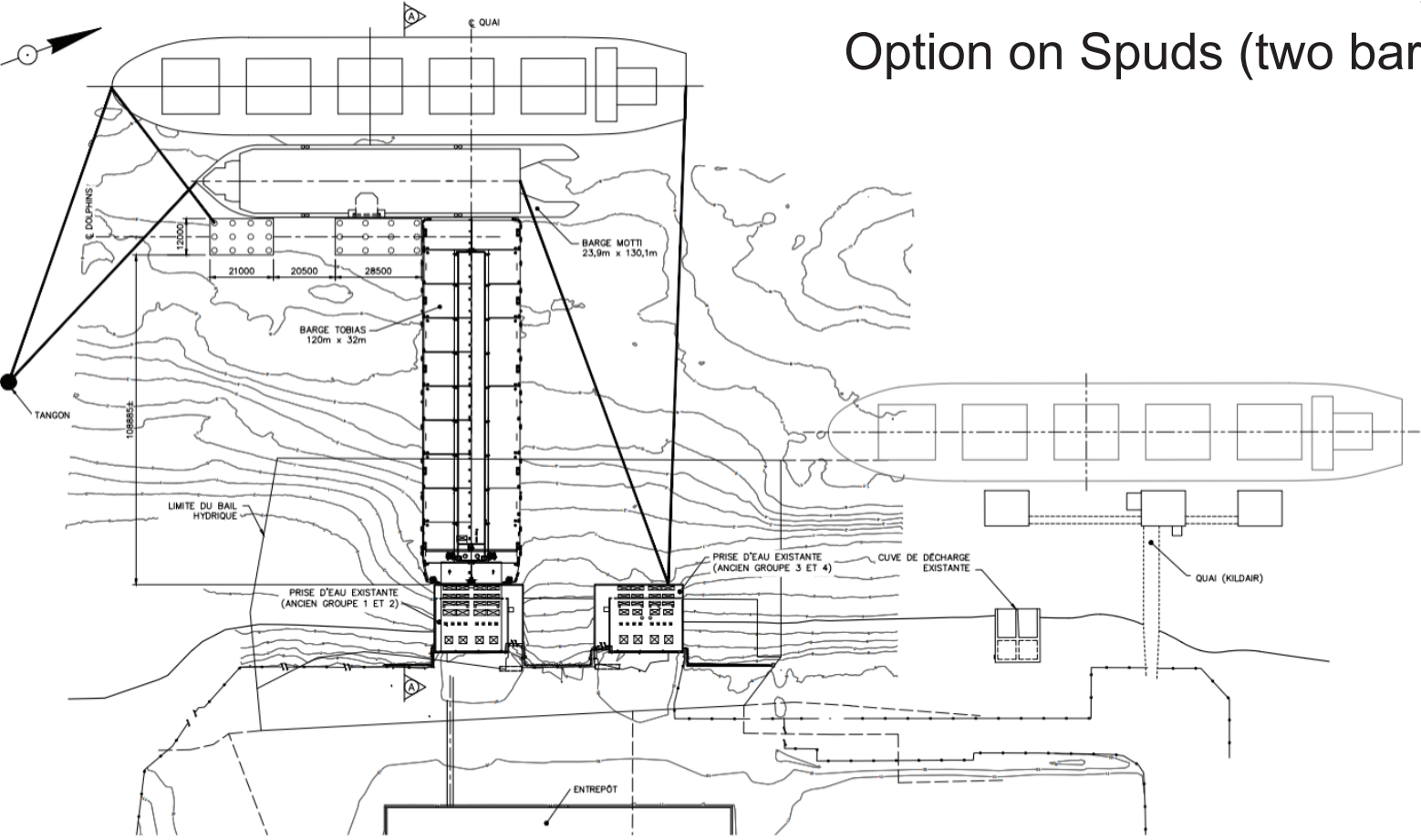
An innovation from here:  
floating docks



# A MINIMIZED IMPACT ON THE MARINE FOOTPRINT



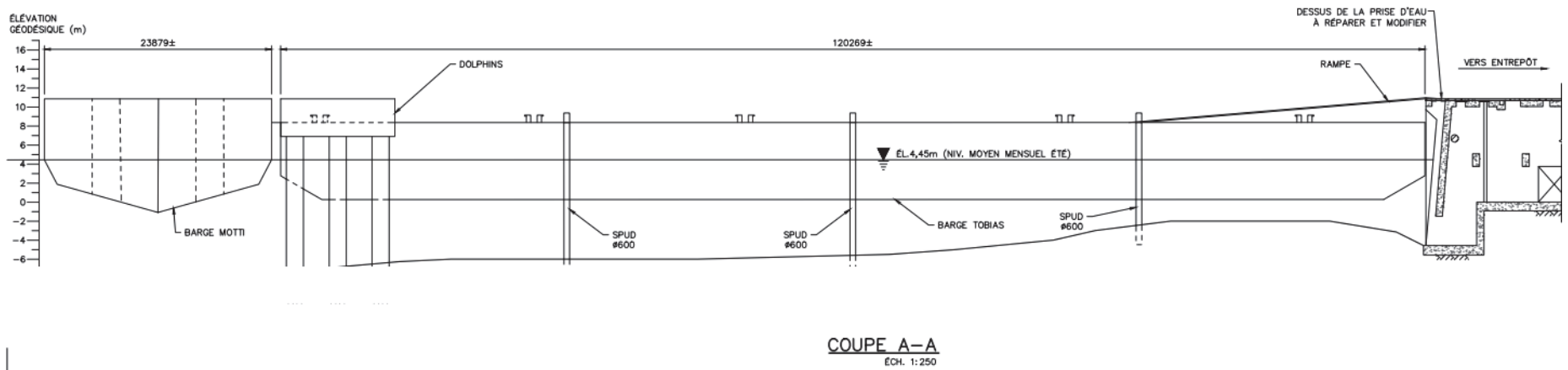
# Option on Spuds (two barges)



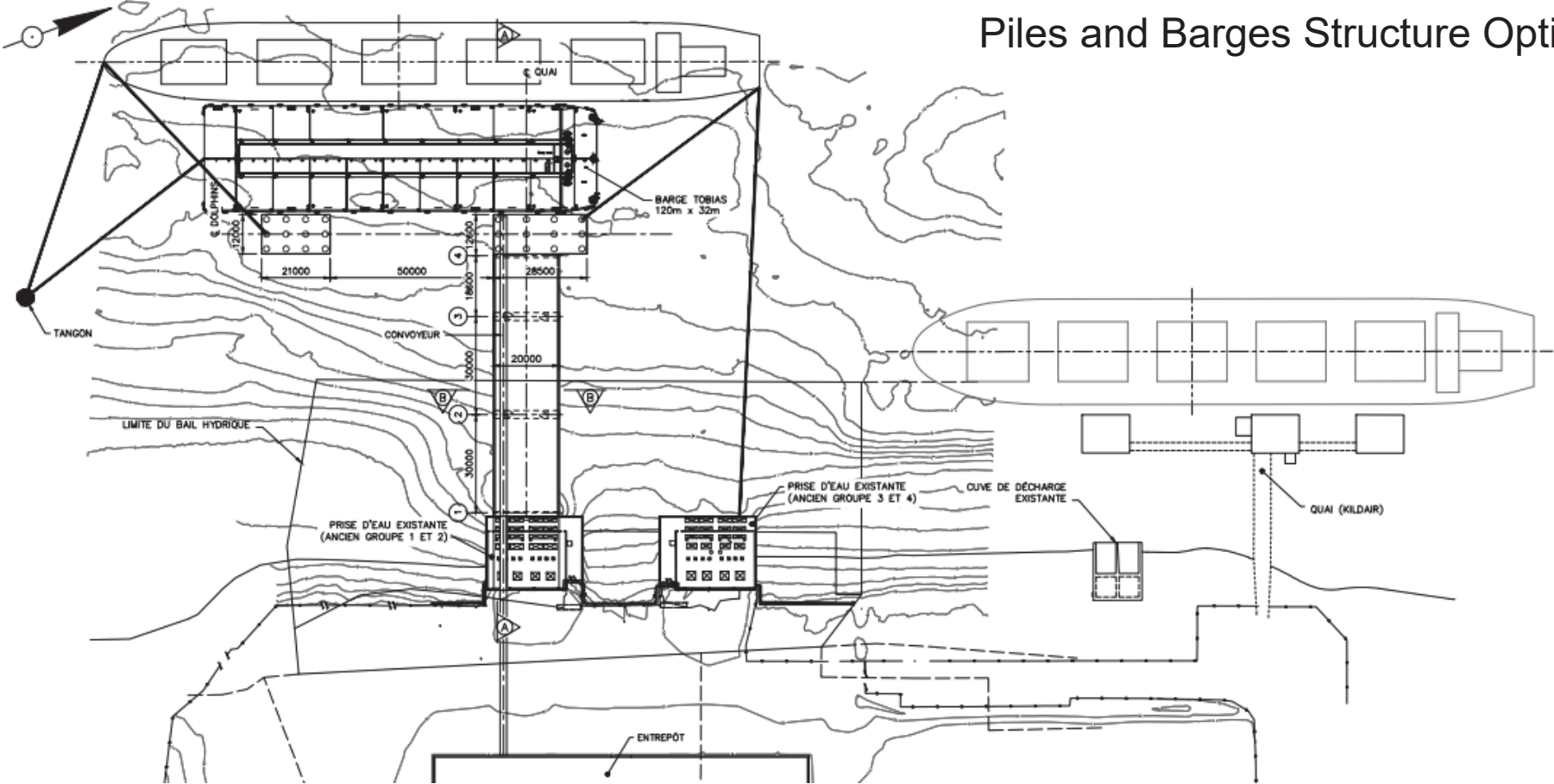
VUE EN PLAN

ECH. 1:750

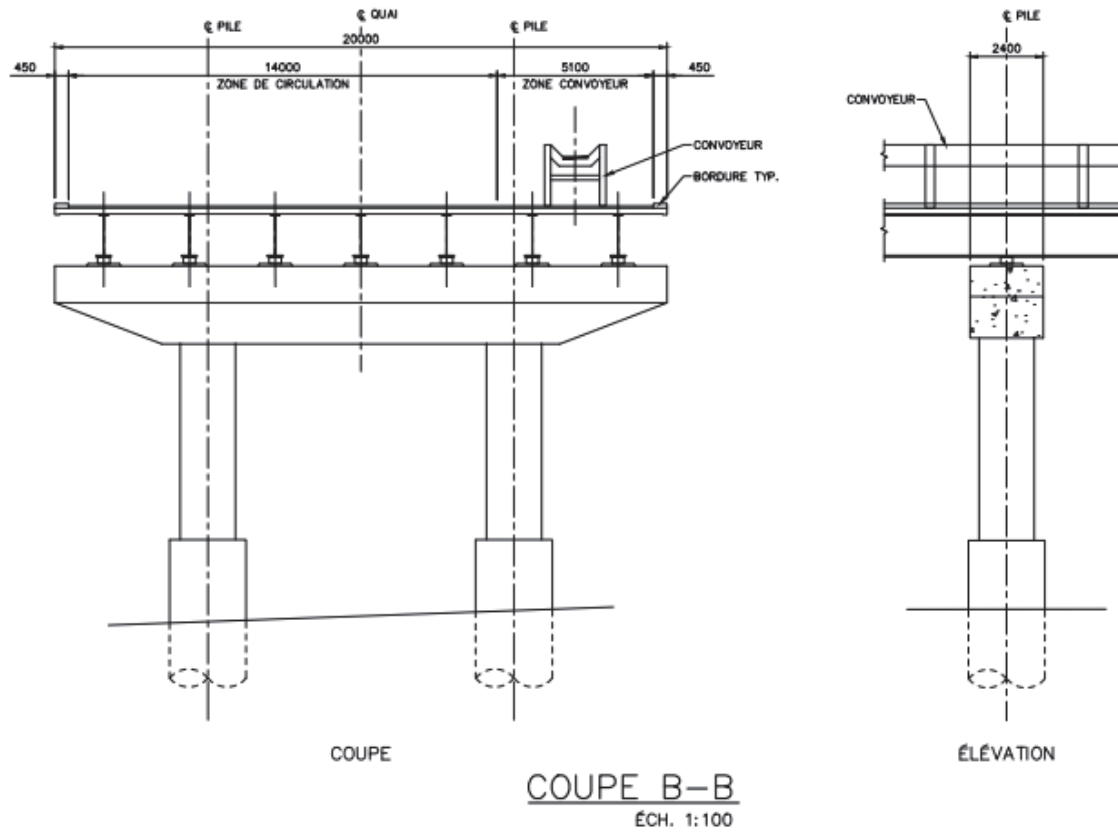
# Option on Spuds (two barges)



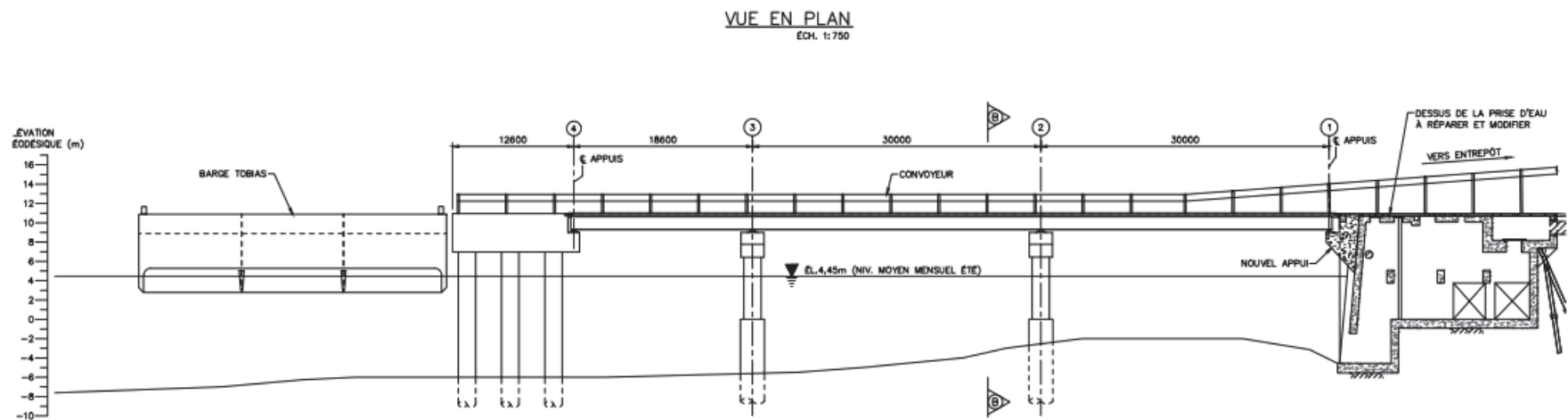
# Piles and Barges Structure Option



# Piles and Barges Structure Option



# Piles and Barges Structure Option





# WORKING IN RESPECT WITH THE FIRST NATIONS COMMUNITIES

Guided by respect for Indigenous history, traditions and culture

Committed to maximize the local benefits

Accompaniment inside partnerships

Aboriginals businesses relationships:

- Integrated Nunatsiavut Logistics Inc – JV for Port operations in Voisey' Bay
- Kahnawake Mohawk stevedore & Rising waters – Subcontracting workforce agencies for port operations in Quebec western area
- Waban-Aki Nations - service contract for archeological inventory (Sorel-Tracy Port Terminal Project)



# SOCIAL ACCEPTABILITY & COHABITATION

« If a project doesn't create additional value for all the stakeholders, then it's simply not chosen. »

Robert Bellisle, CEO, QSL

Local information campaign - local media, direct mail, local radio, social media

Creation of a web page to inform the public about the next steps

Public information sessions

**QSL LA RÉUSSITE QUI MEASURE**

**QSL S'ASSOCIE AVEC LA VILLE DE SOREL-TRACY POUR DÉVELOPPER UNE ZONE INDUSTRIAL-PORTUAIRE DANS LE SECTEUR SAINT-LAURENT.**

**QSL À SOREL-TRACY C'EST :**

- Une entreprise de classe mondiale
- Une contribution importante
- 32 M\$ investis depuis 2 ans dans les infrastructures de Sorel-Tracy
- Une expertise de développement durable
- 100% de produits fabriqués au Québec
- 100% de produits fabriqués au Québec
- 32 M\$ investis depuis 2 ans dans les infrastructures de Sorel-Tracy
- Une expertise de développement durable

**LE PROJET DE LA ZONE INDUSTRIAL-PORTUAIRE DE SOREL-TRACY**

**À L'ÉCOUTE DES CITOYENS**

**PROCHAINEMENT NOUS TENONS DES SÉANCES D'INFORMATION POUR ÉCOUTER AVEC LES CITOYENS DE LA RÉGION.**

**BOÎTES : L'ENTREVUE DU MOIS, ÉDITION DE FÉVRIER 2023**

**SERGE PELLISSIER, MAIRE DE LA VILLE DE SOREL-TRACY ET LE COMMISSAIRE EN CHEF DE LA GENDARMERIE ROYALE**

**QSL.COM**

**QSL - Zone IP Sorel-Tracy**

26 015 Personnes touchées

3 162 Interactions

Boostée le 8 février à 12:52

Par Audrey Gagné-Corvea

Personnes touchées 26 K

Clics sur un lien 982

Voir les résultats

114

38 commentaires 28 part.

**UN PARTENAIRE À L'ÉCOUTE DES CITOYENS**

Nous avons à cœur les relations avec les citoyens des communautés de la région de Sorel-Tracy. Nous pourrions une démarche d'interaction continue afin de demeurer chef de file de l'industrie.

Prochainement, nous tiendrons des séances d'information afin de pouvoir échanger avec les citoyens de la région. Nous vous invitons à surveiller vos médias locaux afin d'être au courant de la formation de nos prochaines rencontres.

Vous pouvez également nous faire part de vos préoccupations et de vos suggestions par courriel : [communisme@qsl.com](mailto:communisme@qsl.com)

**UN PARTENAIRE SOLIDE ET AMBITIEUX POUR LA RÉGION DE SOREL-TRACY**

Pour QSL, il est primordial de travailler de façon étroite avec les communautés locales.

**LES SOCIÉTÉS LES MIEUX GÉRÉES**

Wirecom LES CULTURES D'ENTREPRISE LES PLUS ADMIRÉES DU CANADA

2020



# Assets, challenges & next steps



SOLICITATIONS & CONSULTATIONS



WORKFORCE



FUNDING



PERMITS ET AUTHORIZATIONS



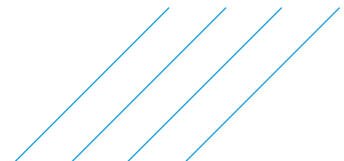
# Update on the Environmental Assessment Process

## Provincial Process

- › Submission of the Project Notice on July 5<sup>th</sup>, 2022;
- › Beginning of the environmental Assessment Process and consultation Period by the Ministry has started on July 12<sup>th</sup>, 2022.

## Federal Process

- › Drafting of the initial project description is in progress;
- › Submission is expected by the end of August.



## Update on the Environmental Assessment Process

Letters to initiate discussion on the project has been sent to the following First Nations:

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

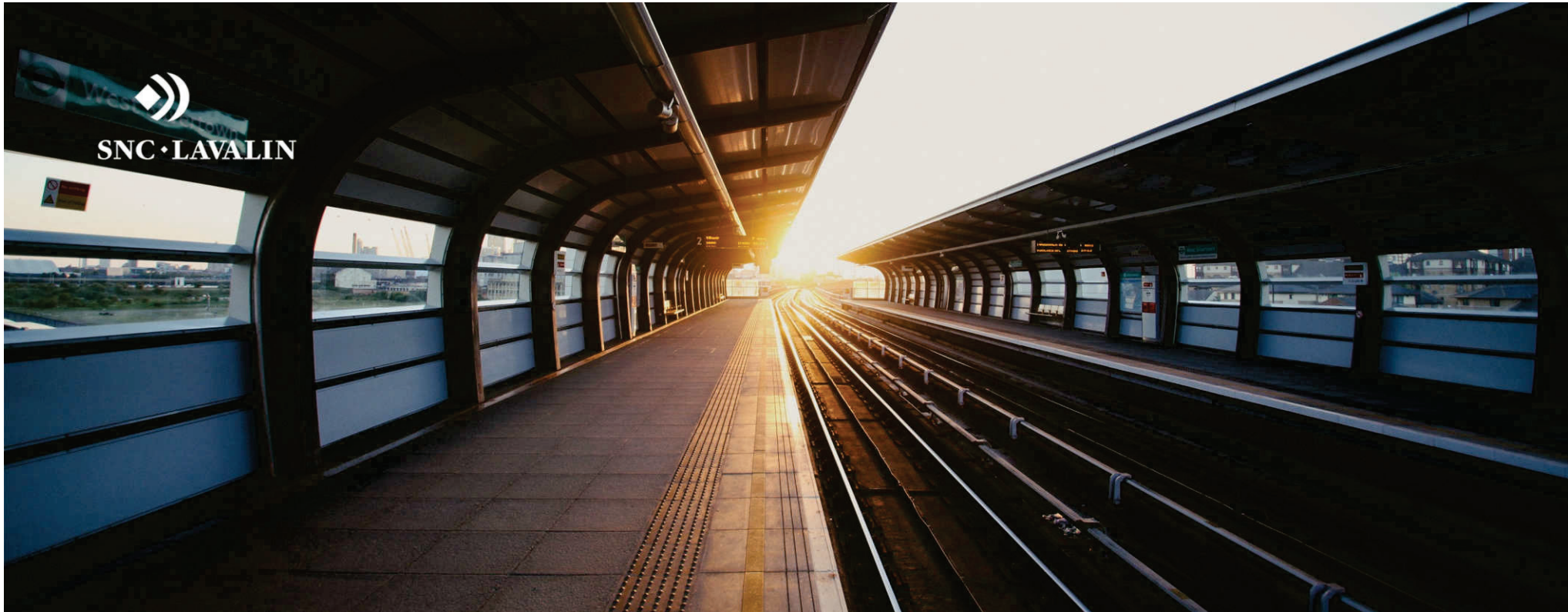


# Discussion on the valued components of the territory by the Mohawks in the Sorel-Tracy Area

# Participation of the Mohawks in the impact assessment study

(Land use; cumulative impacts; traditional knowledge; opportunities and concerns)

# Questions/Miscellaneous topics/Closing



Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire dans la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy – Consultation avec la Nation Huronne-Wendat, le 15 septembre, 2022



## Horaire de la rencontres

- › Mot de bienvenue;
- › Présentation des participants;
- › Présentation du projet de QSL;
- › Présentation du territoire et des études réalisées;
- › Discussion sur les composantes valorisées du territoire par la Nation huronne-wendat dans la région de Sorel-Tracy;
- › Présentation du processus d'évaluation environnementale;
- › Participation de la Nation huronne-wendat dans les études (utilisation du territoire; impacts cumulatifs; savoir traditionnel; opportunités et préoccupations);
- › Questions/Varia



## Présentation des participants

Promoteur du projet



Consultant mandaté pour réaliser les études d'impacts environnementales



Partenaire du projet: La Ville de Sorel-Tracy



Représentants de la Nation huronne-wendat

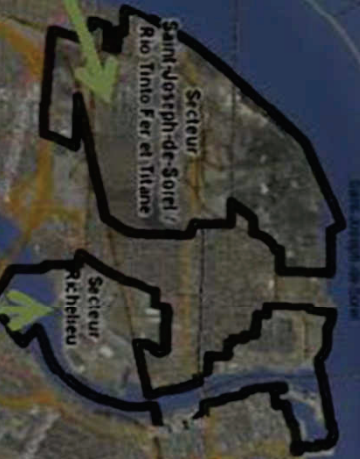


**NATION  
HURONNE-  
WENDAT**

# NOUVEAU TERMINAL SECTEUR SAINT-LAURENT



Secteur RTFT/Saint-Joseph-de-Sorel





# UN PROJET PORTEUR POUR LA RÉGION

- › Un projet de développement durable
- › Réduction du temps d'attente des navires
- › Approvisionnement en circuit court/optimisation
- › Réduction du volume des camions en zone densément urbaine
- › Levier de développement économique régional misant sur l'intermodalité
- › Création d'emplois et achats locaux
- › Un véritable partenariat
- › Un investissement privé de plus de 20 millions \$

# OPÉRATEUR DE TERMINAUX MARITIMES

QSL est un acteur clé de la chaîne d'approvisionnement dans l'opération de terminaux portuaires, l'arrimage, les services maritimes, la logistique et le transport à travers l'Amérique du Nord.

Nous manutentionnons les marchandises avec soin, sommes à l'écoute des besoins spécifiques de chaque client et contribuons au mieux-être des collectivités où nous opérons.



**SNC • LAVALIN**

+ **2000** employés

+ **26** millions de tonnes manutentionnées annuellement

**63** terminaux en Amérique du Nord



LES SOCIÉTÉS  
LES MEUX  
GÉRÉES

Waterstone  
LES CULTURES  
D'ENTREPRISE  
LES PLUS  
ADMIRÉES  
DU CANADA  
2020-2021

# LA FORCE DU RÉSEAU

- › Agilité et flexibilité
- › Ancré dans les communautés
- › Équipes multidisciplinaires
- › Vaste flotte d'équipements mobiles

# TRAVAILLER AVEC LES PREMIÈRES NATIONS

Guidé par le respect de l'histoire, des traditions et de la culture autochtone:

- QSL s'engage à maximiser les bénéfices locaux;
- Accompagne les communautés au sein de partenariats;

Relations établies avec des entreprises autochtones:

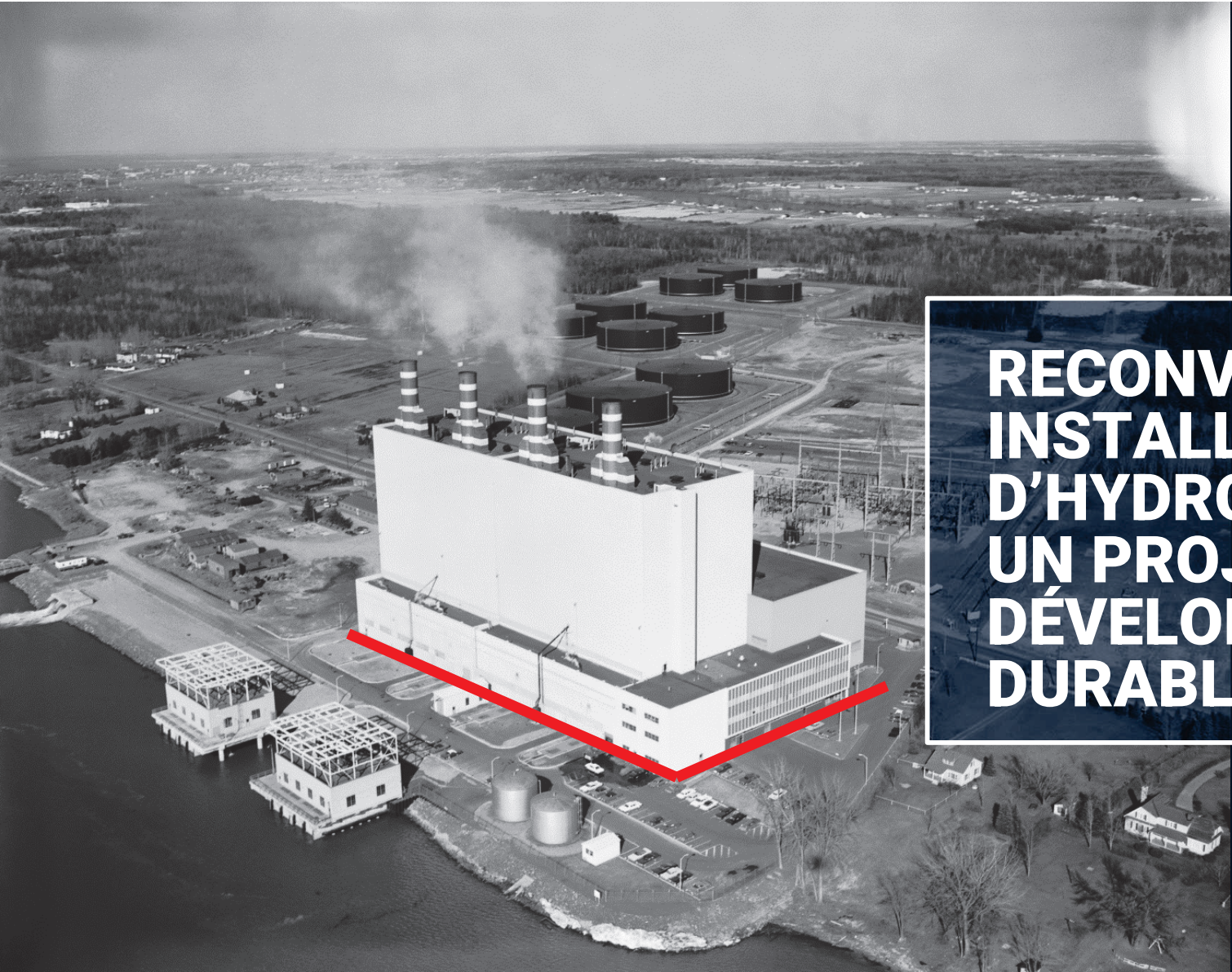
- > Integrated Nunatsiavut Logistics Inc – Coentreprise pour les opérations portuaires à Voisey' Bay
- > Kahnawake Mohawk stevedore & Rising waters – Agence de sous-traitance de main-d'œuvre pour les opérations portuaires dans l'ouest du Québec
- > Grand Conseil de la Nation Waban-Aki – Contrat accordé pour la réalisation de l'étude de potentiel archéologique (Projet de Sorel-Tracy)

**RECONVERSION DES  
INSTALLATIONS  
D'HYDRO-QUÉBEC:  
UN PROJET DE  
DÉVELOPPEMENT  
DURABLE**





**1963:  
CONSTRUCTION  
DES PRISES D'EAU  
DE LA CENTRALE  
THERMIQUE**



**RECONVERSION DES  
INSTALLATIONS  
D'HYDRO-QUÉBEC:  
UN PROJET DE  
DÉVELOPPEMENT  
DURABLE**



**RECONVERSION DES  
INSTALLATIONS  
D'HYDRO-QUÉBEC:  
UN PROJET DE  
DÉVELOPPEMENT  
DURABLE**



# RECONVERSION DES INSTALLATIONS D'HYDRO-QUÉBEC: UN PROJET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

27.10.2017



**RECONVERSION DES  
INSTALLATIONS  
D'HYDRO-QUÉBEC:  
UN PROJET DE  
DÉVELOPPEMENT  
DURABLE**

2015/06/16 13:42



**RECONVERSION DES  
INSTALLATIONS  
D'HYDRO-QUÉBEC:  
UN PROJET DE  
DÉVELOPPEMENT  
DURABLE**

- Quai
- Terminaux
- Aménagement et développement
- Terrains de la Ville

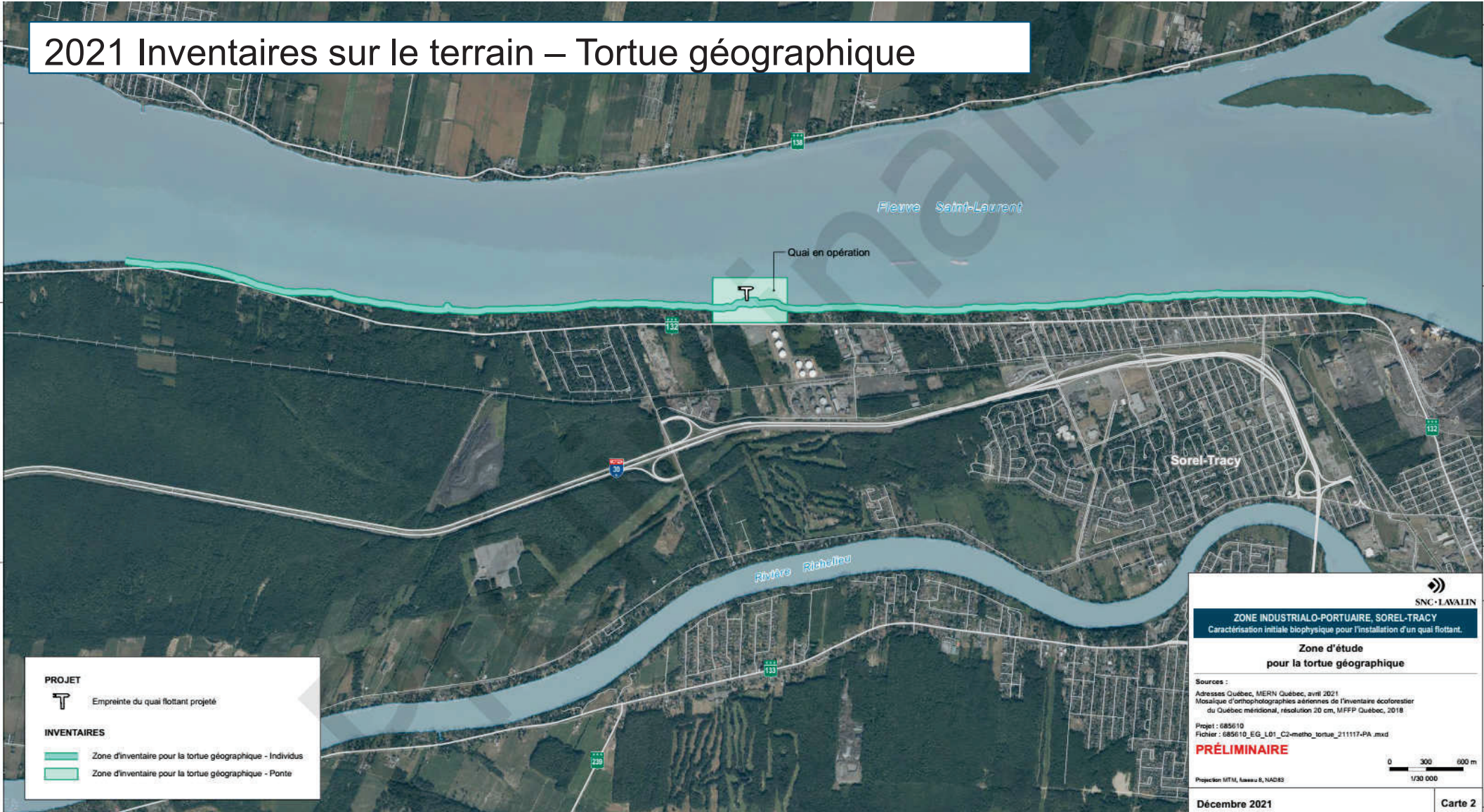
**7 MILLIONS  
PIEDS CARRÉS**



# PRODUITS MANUTENTIONNÉS

- Sel de route
- Produits agricoles
- Acier
- Pièces surdimensionnées
- Cargaison générale
- Grands projets

# 2021 Inventaires sur le terrain – Tortue géographique



**PROJET**  
T Empreinte du quai flottant projeté

**INVENTAIRES**  
Zone d'inventaire pour la tortue géographique - Individus  
Zone d'inventaire pour la tortue géographique - Ponte

**SNC-LAWALIN**

**ZONE INDUSTRIAL-PORTUAIRE, SOREL-TRACY**  
Caractérisation initiale biophysique pour l'installation d'un quai flottant.

**Zone d'étude  
pour la tortue géographique**

Sources :  
Adresses Québec, MERN Québec, avril 2021  
Mosaïque d'orthophotographies aériennes de l'inventaire écoforestier  
du Québec méridional, résolution 30 cm, WFFP Québec, 2018

Projet : 685610  
Fichier : 685610\_EG\_L01\_C2-metho\_tortue\_211117-PA.mxd

**PRÉLIMINAIRE**

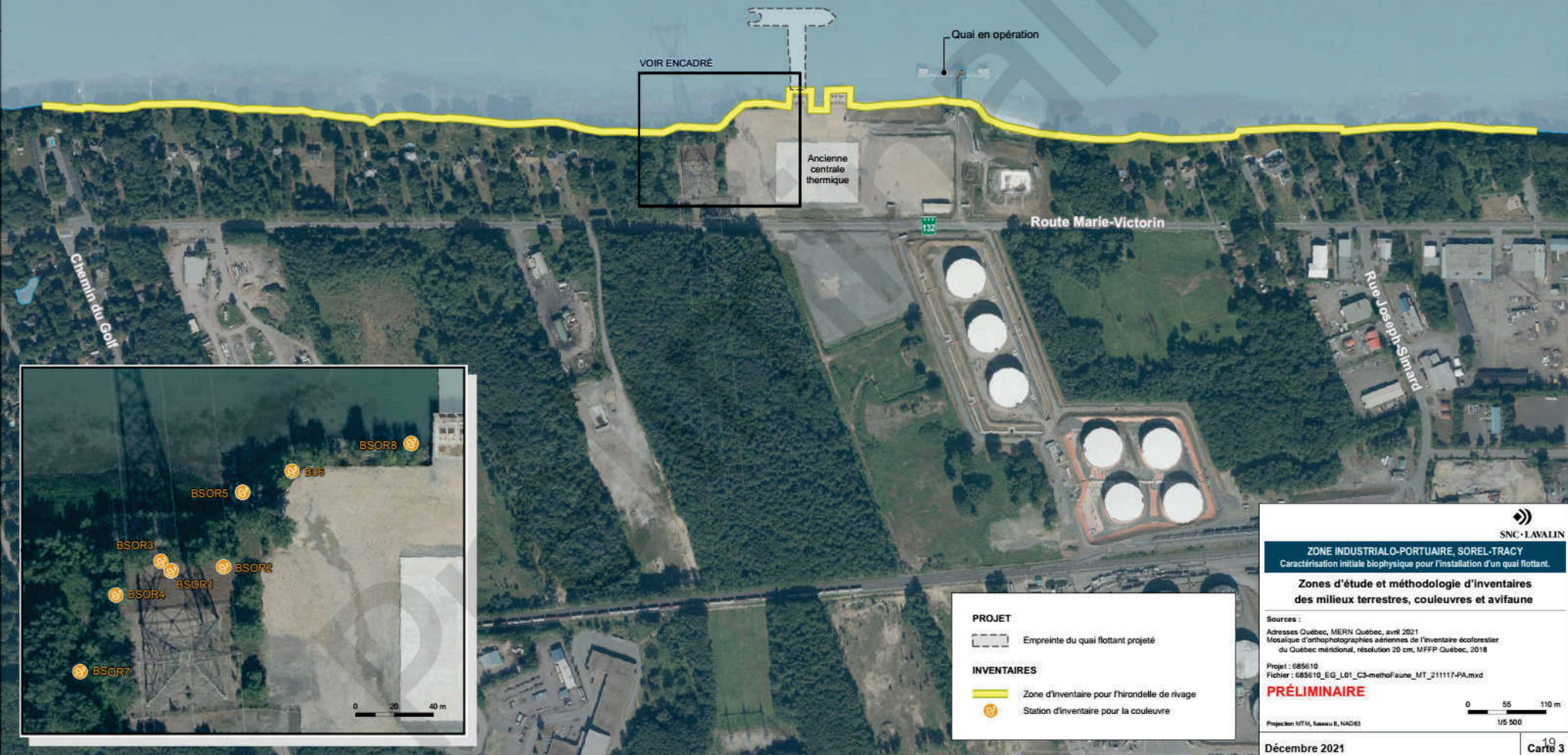
Projection MTM, Niveau 8, NAD83

0 300 600 m  
1/30 000

Décembre 2021

Carte 2

# 2021 inventaires – Avifaune et couleuvres



VOIR ENCADRÉ

Ancienne centrale thermique

Quai en opération

Route Marie-Victorin

Rue Joseph-Simard

Chemin du Golf



**PROJET**

Empreinte du quai flottant projeté

**INVENTAIRES**

Zone d'inventaire pour l'hirondelle de rivage

Station d'inventaire pour la couleuvre

**SNC-LAVALIN**

**ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE, SOREL-TRACY**  
Caractérisation initiale biophysique pour l'installation d'un quai flottant.

**Zones d'étude et méthodologie d'inventaires des milieux terrestres, couleuvres et avifaune**

Sources :  
Adresses Québec, MERN Québec, avril 2021  
Mosaïque d'orthophotographies aériennes de l'inventaire écoforestier du Québec méridional, résolution 20 cm, MFFP Québec, 2018

Projet : 685610  
Fichier : 685610\_EG\_LD1\_C3-metho/faune\_MT\_211117-PA.mxd

**PRÉLIMINAIRE**

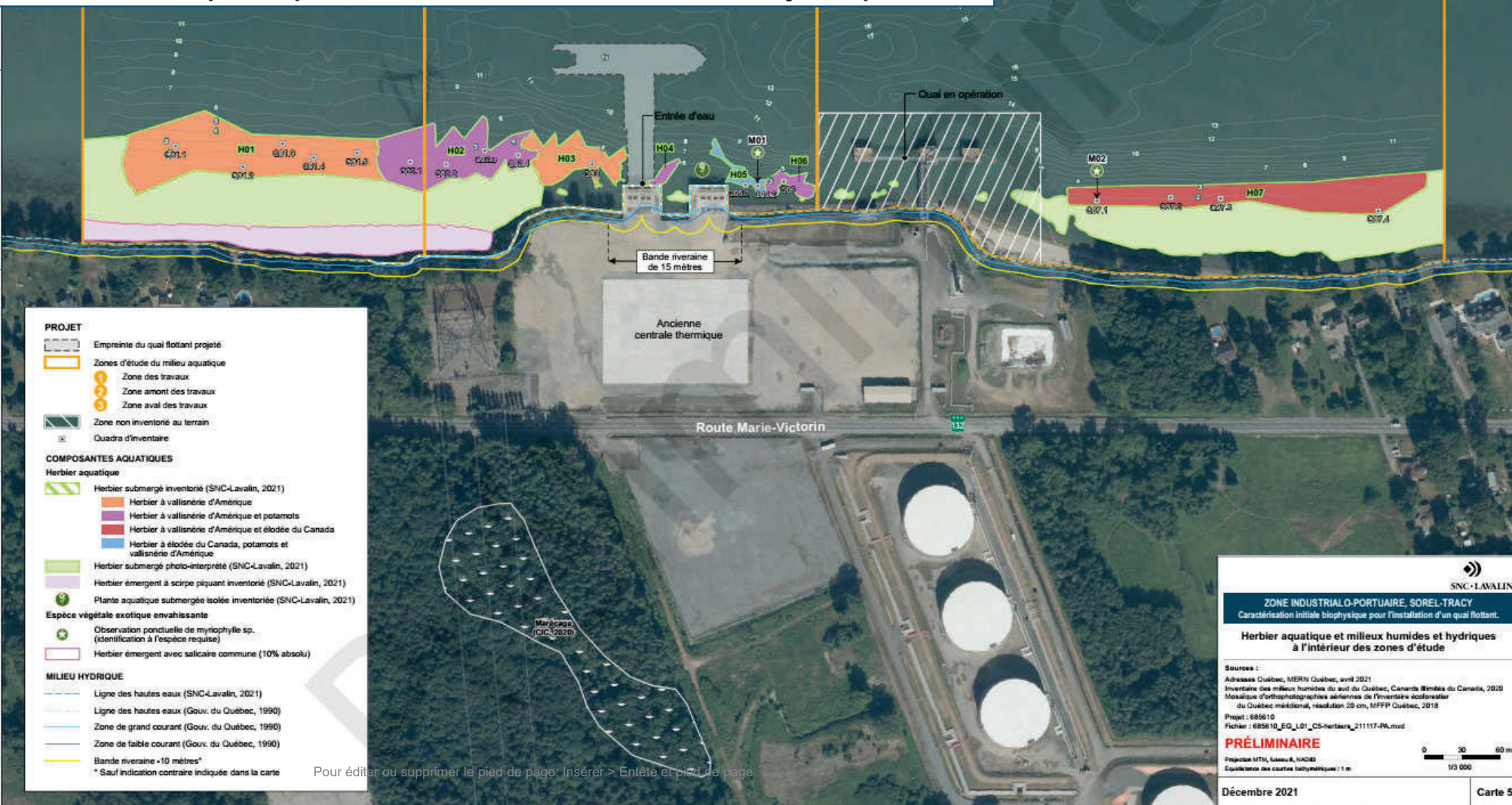
Projection MTFM, fuseau 8, NAD83

0 55 110 m  
1/5 500

Décembre 2021

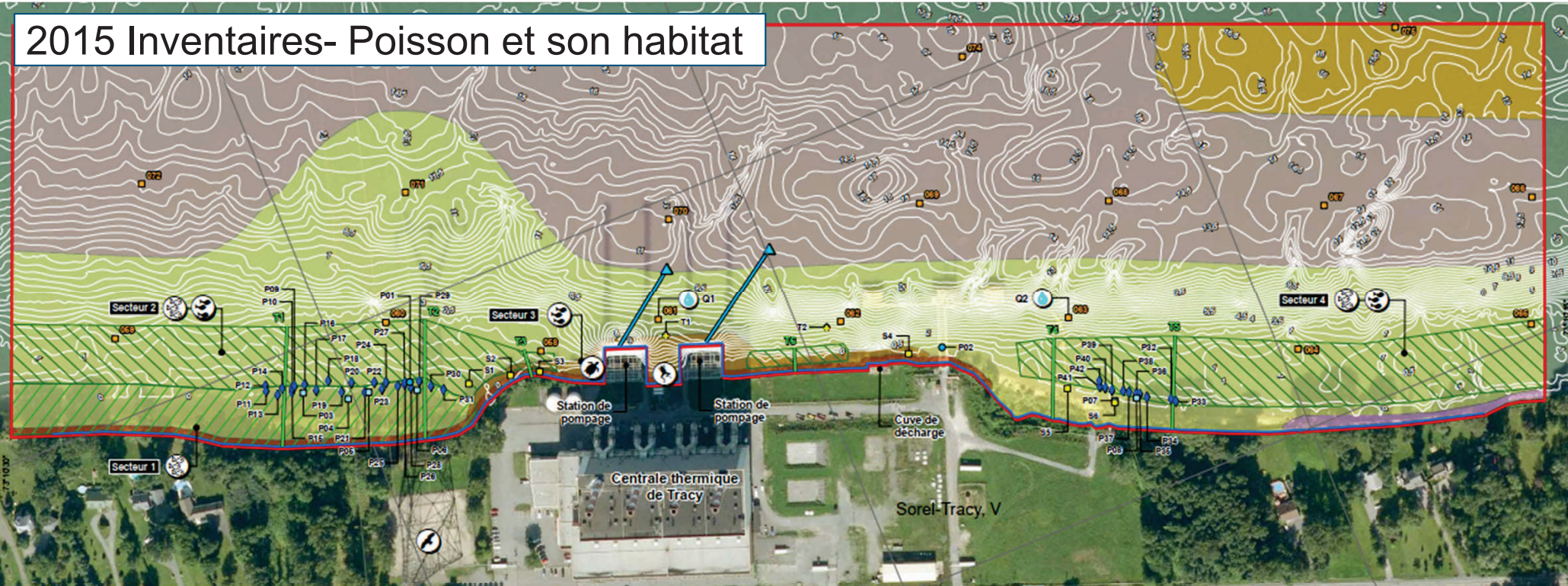
19  
Carte 3

# Herbiers aquatiques et milieux humides et hydriques



Pour éditer ou supprimer le pied de page: Insérer > Entête et pied de page

# 2015 Inventaires- Poisson et son habitat



- Zone d'étude approximative
- Pêches printanières**
  - P00 Selne
  - P00 Verveux
  - P00 Filet troubleau
  - P00 Filet Grand Nord
- Pêches estivales**
  - S0 Selne
  - T0 Trappe Alaska
- Hydrographie**
  - Q1 Station de la qualité de l'eau
  - Ligne des hautes eaux
  - Courbe bathymétrique (m)
- Milieux humides**
  - Transect de végétation
  - Herbler aquatique
  - Bas marais et haut marais
- Substrat**
  - Point d'échantillonnage de substrat et vitesse du courant
  - Gros blocs et blocs
  - Galets et blocs
  - Cailloux et galets
  - Cailloux et gravier
  - Sable et limon
- Zones et éléments sensibles**
  - Faune aquatique
  - Zone d'élevage confirmée (alevins et juvéniles)
  - Zone d'élevage confirmée (tarves)
  - Faune avienne
  - Faucon pèlerin
  - Herpétofaune
  - Grenouille léopard
  - Tortue serpentine



**Démantèlement de la centrale thermique de Tracy**

**Milieu naturel**

Source :  
 Orthophoto, résolution 30 cm, MRNF Québec, 2008  
 Cartographie : AE-CCM  
 Fiche : 0048\_t01\_005\_e1\_milieu\_naturel\_151204.mxd

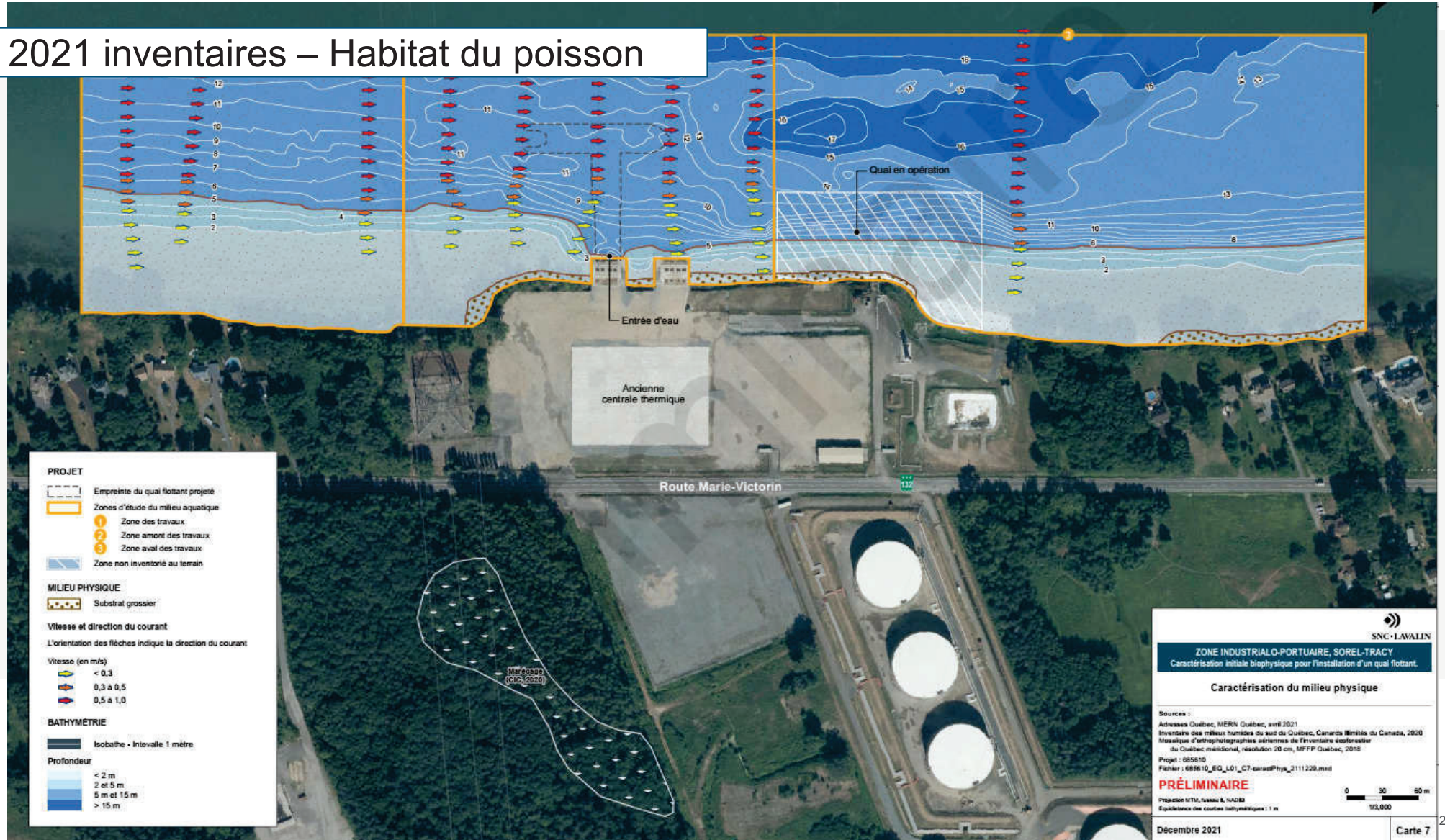
0    25    50 m

Équidistance des courbes : 0,5 m

Décembre 2015

**Carte 1**

# 2021 inventaires – Habitat du poisson



**PROJET**

- Emprise du quai flottant projeté
- Zones d'étude du milieu aquatique
  - 1 Zone des travaux
  - 2 Zone amont des travaux
  - 3 Zone aval des travaux
  - Zone non inventorié au terrain

**MILIEU PHYSIQUE**

- Substrat grossier

Vitesse et direction du courant

L'orientation des flèches indique la direction du courant

Vitesse (en m/s)

- < 0,3
- 0,3 à 0,5
- 0,5 à 1,0

**BATHYMETRIE**

- Isobathe • Intervalle 1 mètre

**Profondeur**

- < 2 m
- 2 et 5 m
- 5 m et 15 m
- > 15 m

**SNC-LAWALIN**

**ZONE INDUSTRIAL O-PORTUAIRE, SOREL-TRACY**  
Caractérisation initiale biophysique pour l'installation d'un quai flottant.

**Caractérisation du milieu physique**

**Sources :**  
Adresses Québec, MERN Québec, avril 2021  
Inventaire des milieux naturels du sud du Québec, Canada (Ministère du Canada, 2020)  
Mosaïque d'orthophotographies aériennes de l'inventaire écolofauniste du Québec méridional, résolution 20 cm, MFFP Québec, 2018

Projet : 685610  
Fichier : 685610\_EG\_L01\_C7-caractPhys\_2111229.mxd

**PRÉLIMINAIRE**

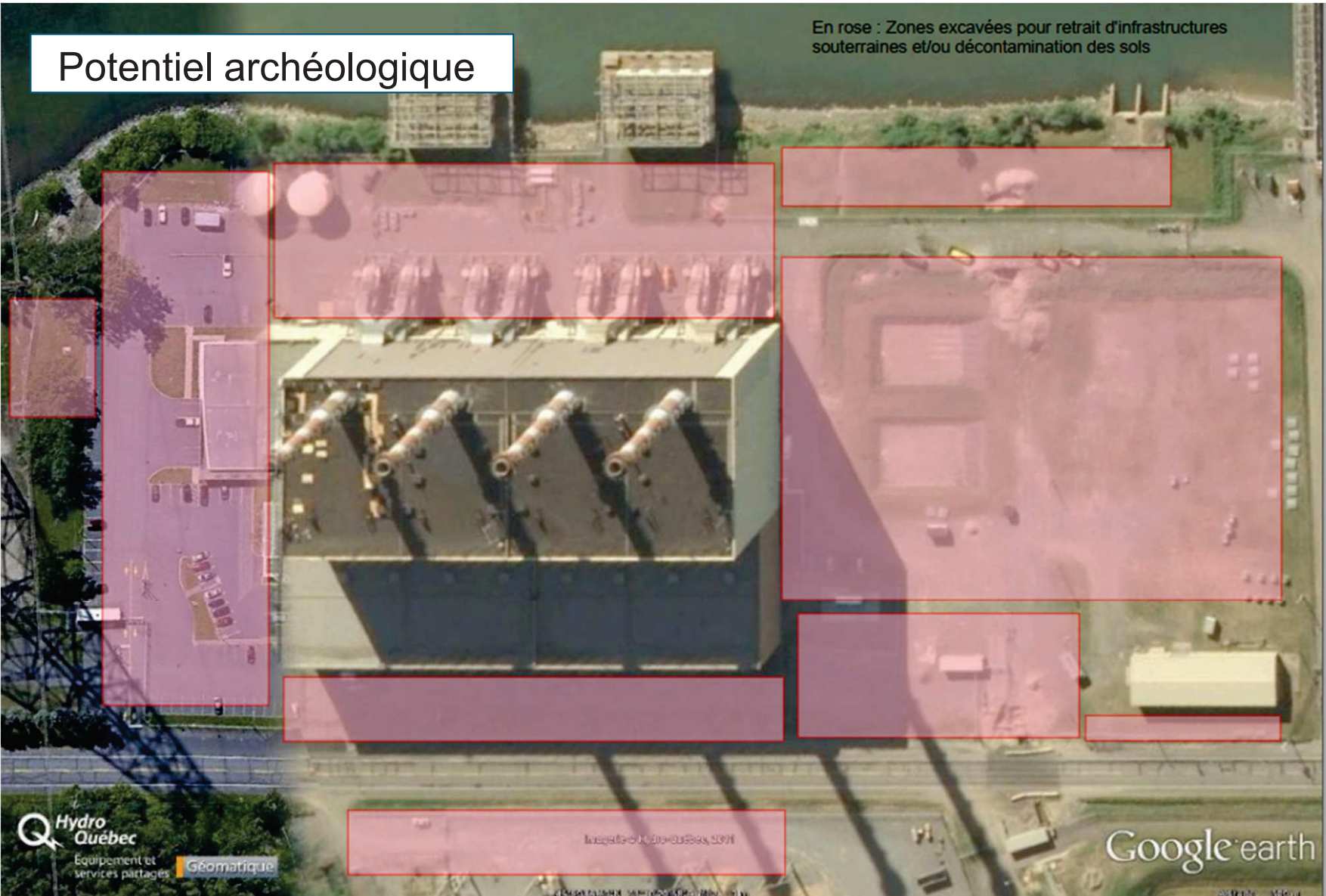
Projection UTM, fuseau 8, NAD83  
Équivalence des courbes bathymétriques : 1 m

0 30 60 m  
1/3,000

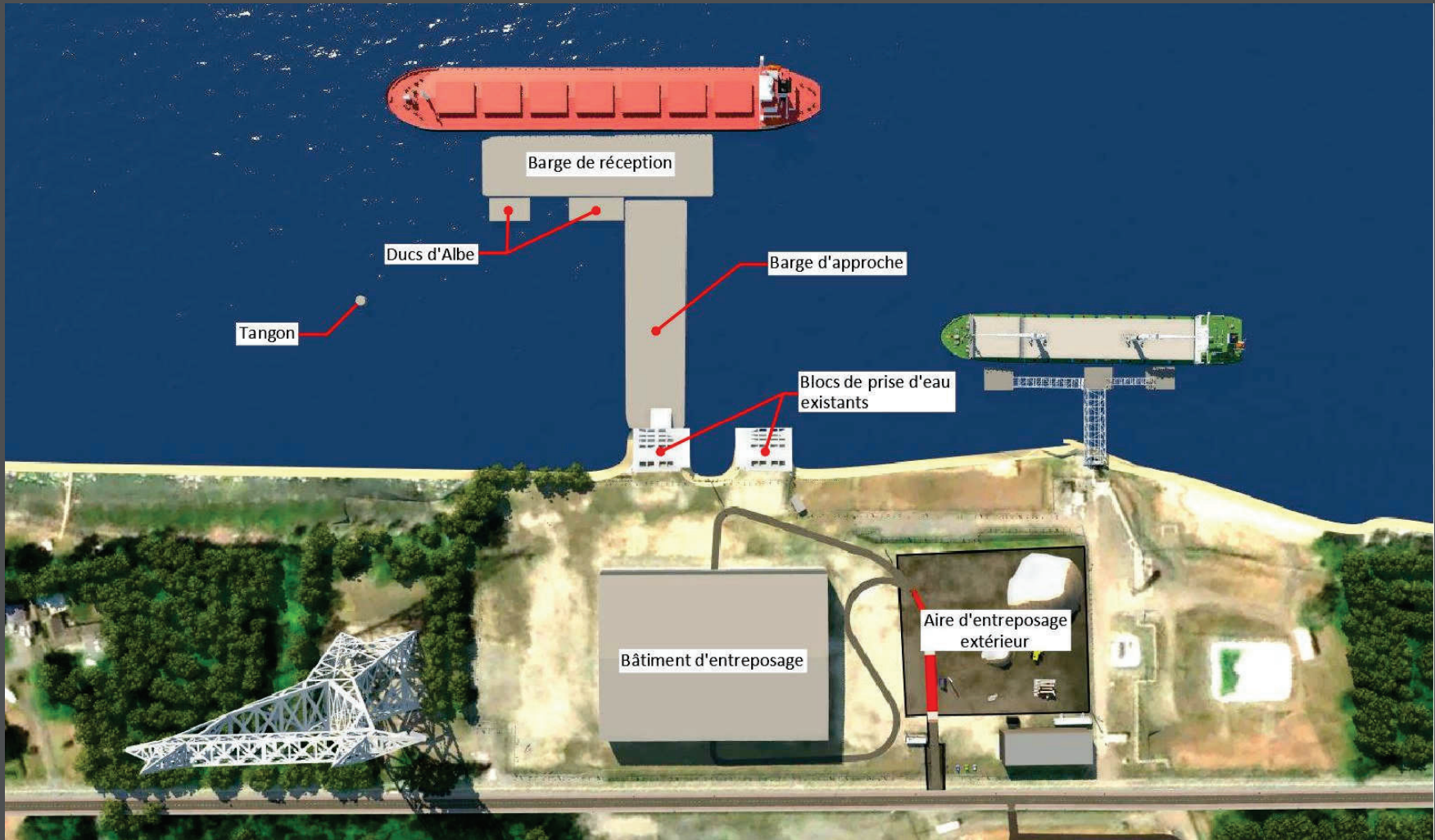
Décembre 2021 Carte 7

# Potentiel archéologique

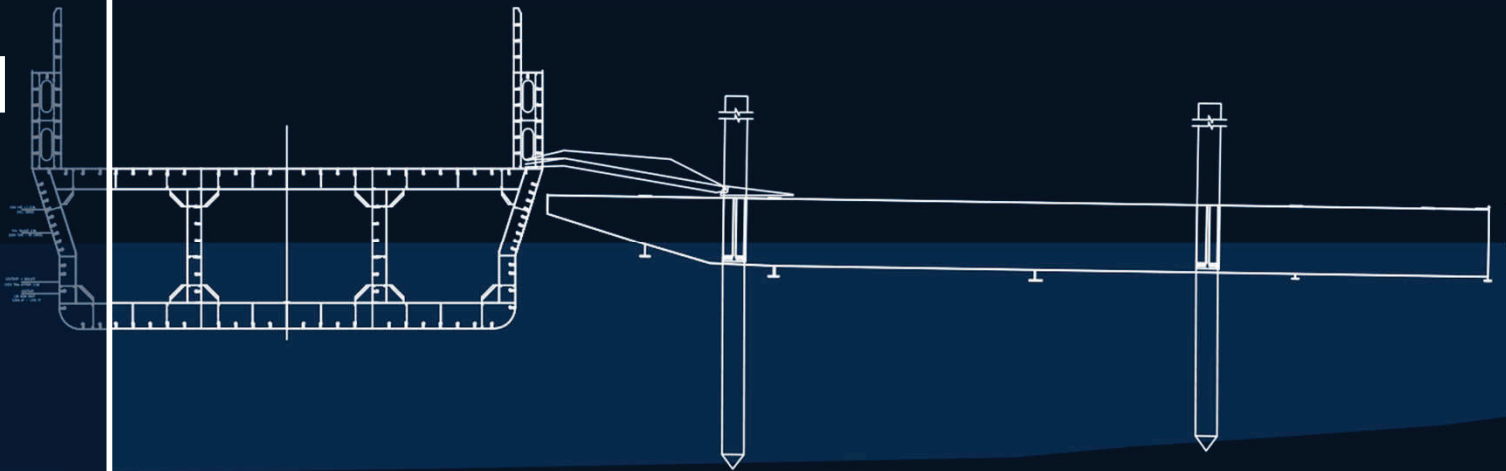
En rose : Zones excavées pour retrait d'infrastructures souterraines et/ou décontamination des sols



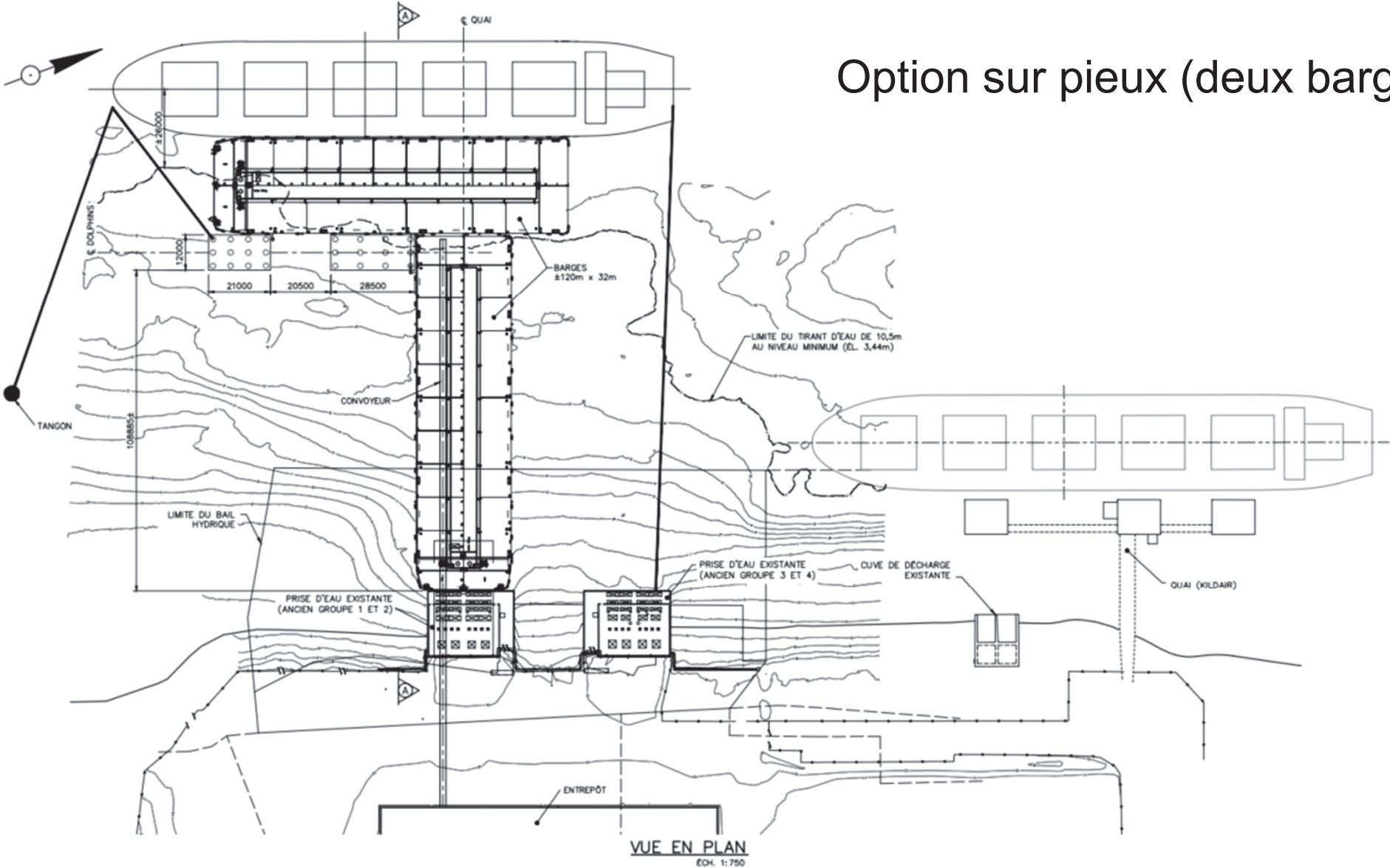




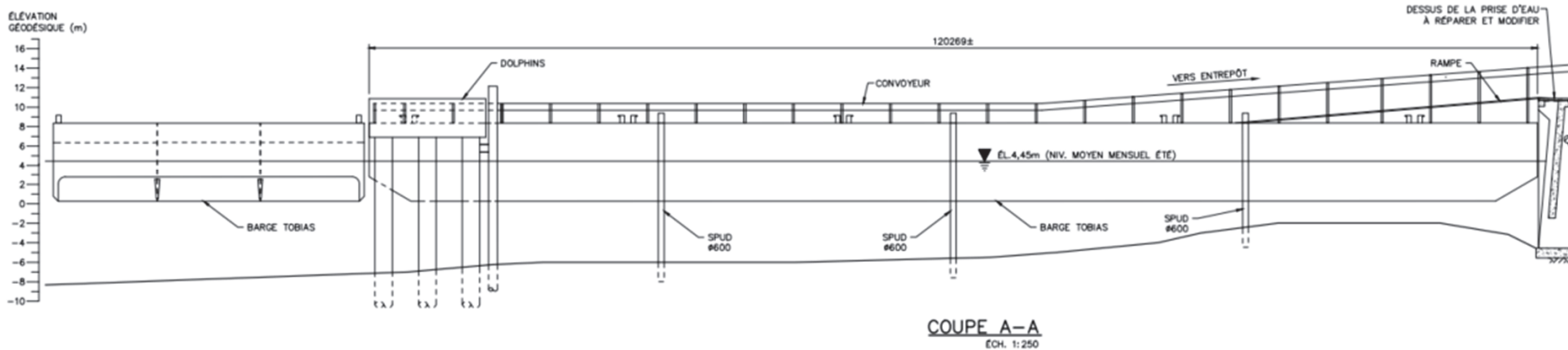
**UN  
IMPACT  
RÉDUIT  
AU  
MAXIMUM  
SUR LE  
MILIEU  
MARIN**



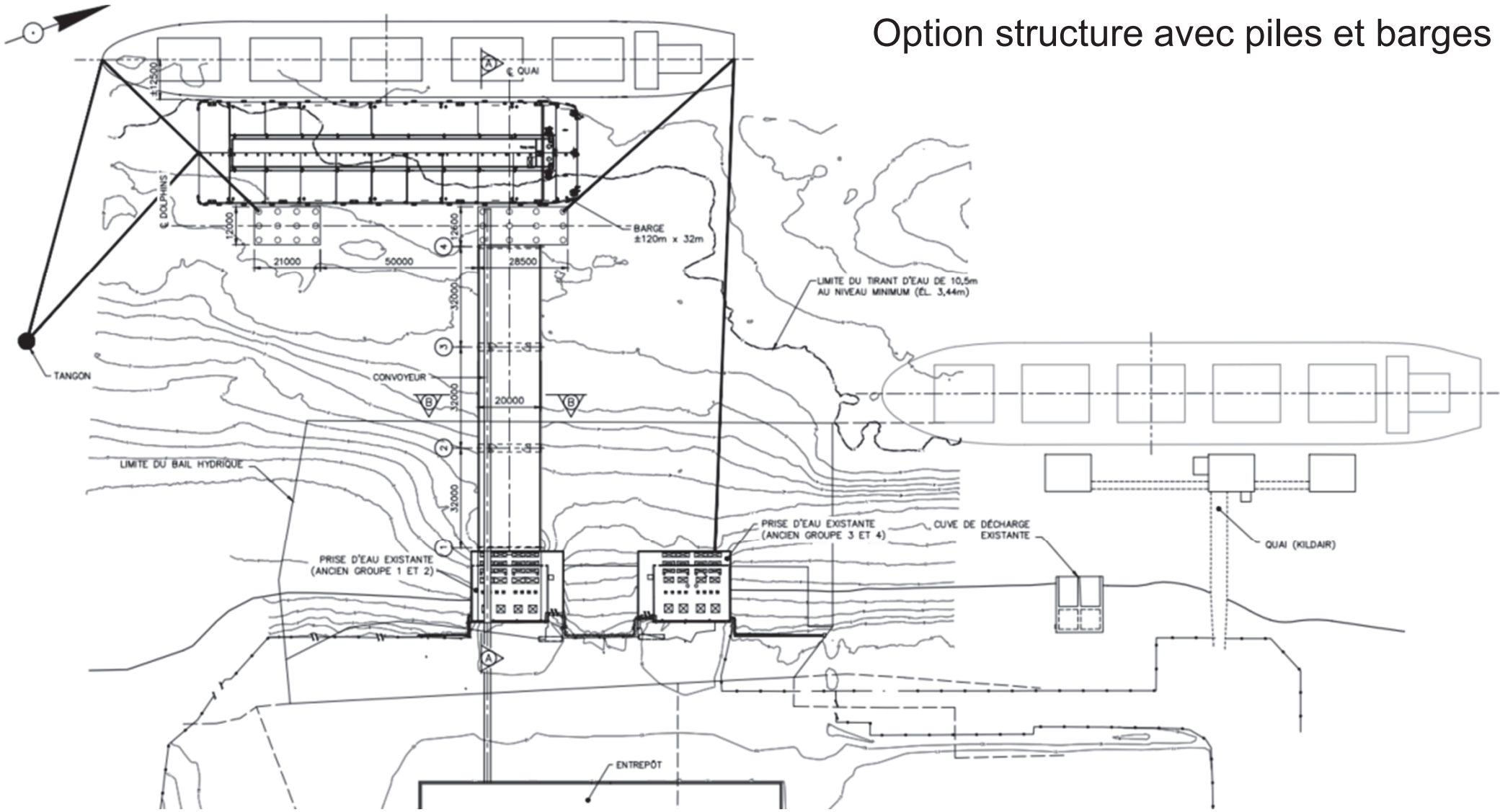
# Option sur pieux (deux barges)



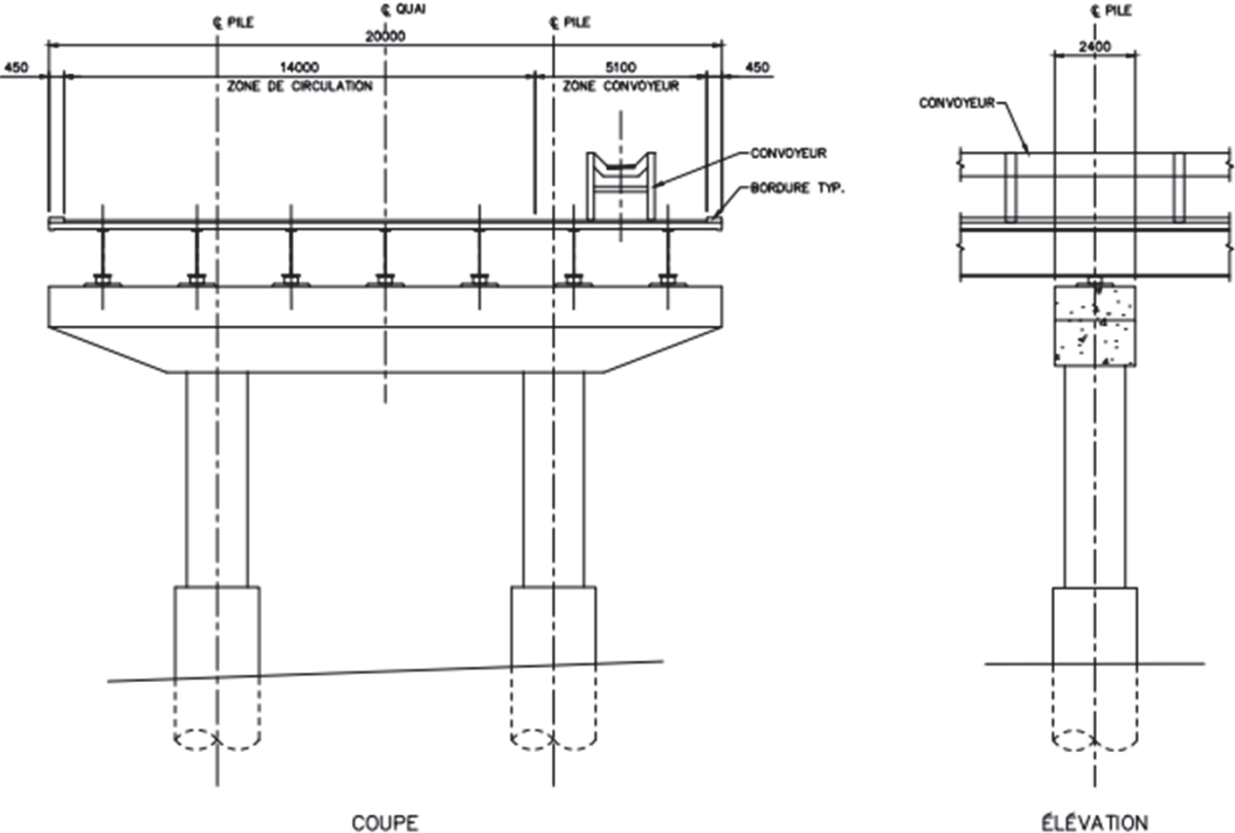
# Option sur pieux (deux barges)



# Option structure avec piles et barges

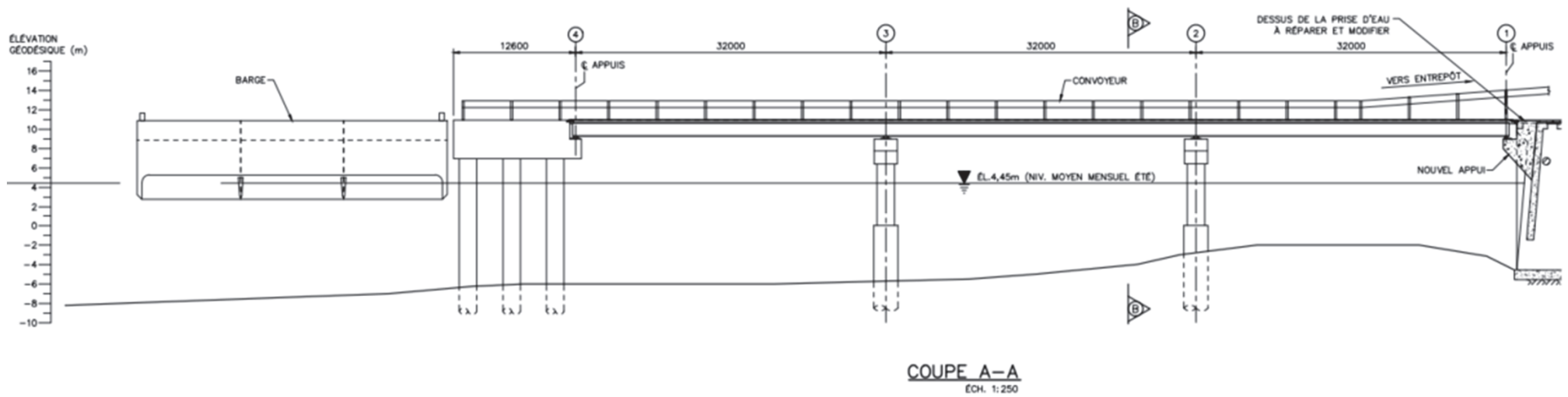


# Option structure avec piles et barges



COUPE B-B  
ÉCH. 1:100

# Option structure avec piles et barges



PHASE 1: 10M 

# ZONE DE MANUTENTION MULTIMODALE

Location de terrains par QSL

Construction d'un entrepôt

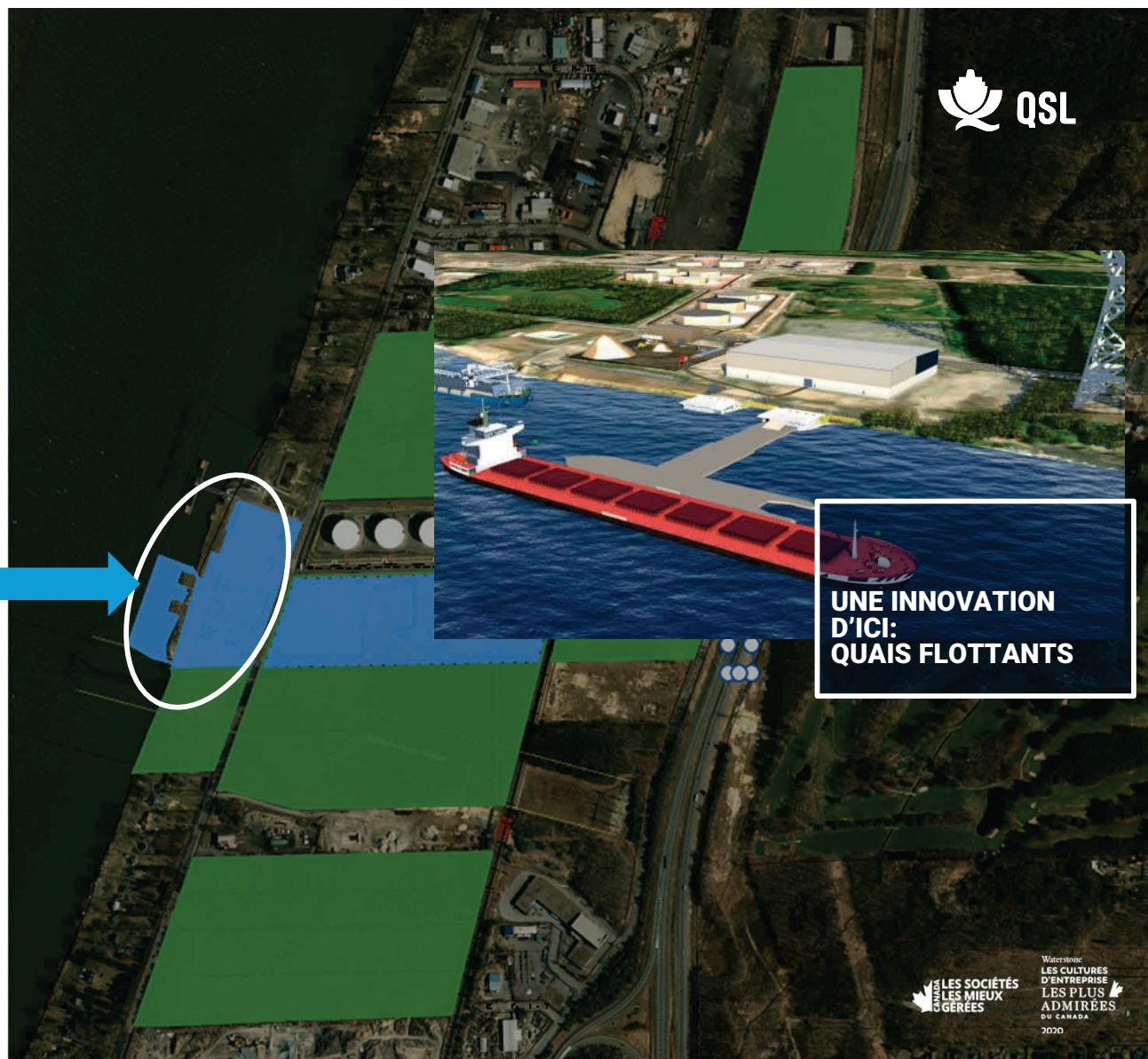


## PHASE 2: 10M\$

## TERMINAL PORTUAIRE

### Études préparatoires

- ✓ Inventaires faunique et floristique
- ✓ Reconnaissance géotechnique
- ✓ Étude des solutions
- ✓ Simulations pilotage
- ✓ Étude hydraulique et des glaces
- ✓ Dépôt avis de projet
- ✓ Dépôt de la description initiale



**UNE INNOVATION  
D'ICI:  
QUAIS FLOTTANTS**

# ACCEPTABILITÉ SOCIALE ET COHABITATION

« Si un projet ne crée pas de valeur pour toutes les parties prenantes, eh bien, il n'est pas retenu. »

Robert Bellisle, Président et chef de la direction, QSL

- Campagne d'information locale – Médias locaux, publipostage, radio locale, médias sociaux
- Mise sur pied d'une page web afin d'informer la population au sujet des prochaines étapes
- Rencontres publiques d'information



# ATOUTS, DÉFIS ET PROCHAINES ÉTAPES



DÉMARCHAGE & CONSULTATIONS



MAIN-D'OEUVRE



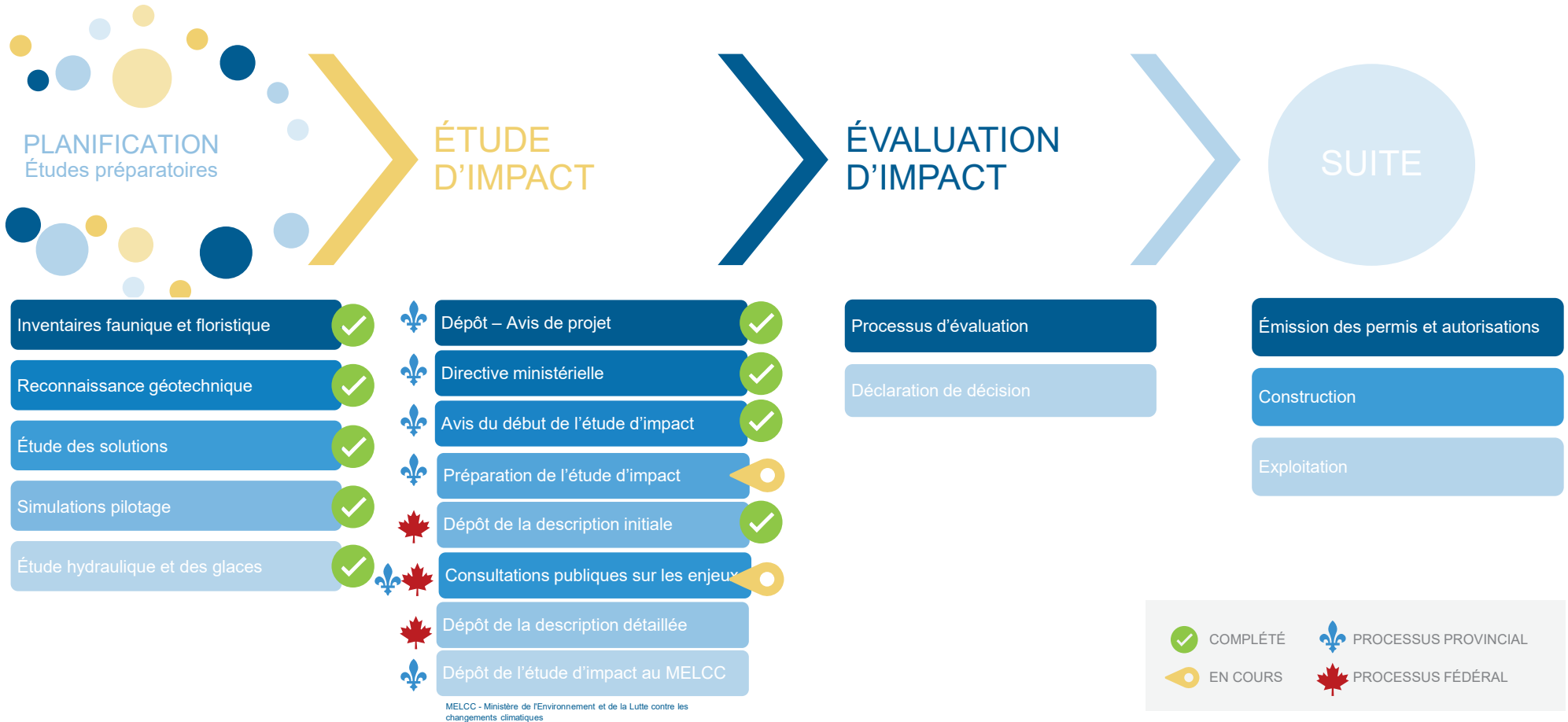
FINANCEMENT



PERMIS ET AUTORISATIONS



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



## Processus d'évaluation environnementale

Lettres pour initier les discussions sur le projet ont été envoyées aux Premières Nations suivantes:

- › Mohawks de Kahnawake (Rencontre le 21 juillet 2022);
- › Mohawks de Kanésatake;
- › Mohawks de Akwesasne;
- › Les Abénakis d'Odanak;
- › Les Abénakis de Wôlinak;
- › Les Hurons-Wendats de Wendake.



# Discussion sur les composantes valorisées du territoire par la Nation huronne-wendat dans la région de Sorel-Tracy



# Participation de la Nation huronne-wendat dans les études

(utilisation du territoire; impacts cumulatifs; savoir traditionnel; opportunités et préoccupations)



**SNC • LAVALIN**

# Questions/Varia

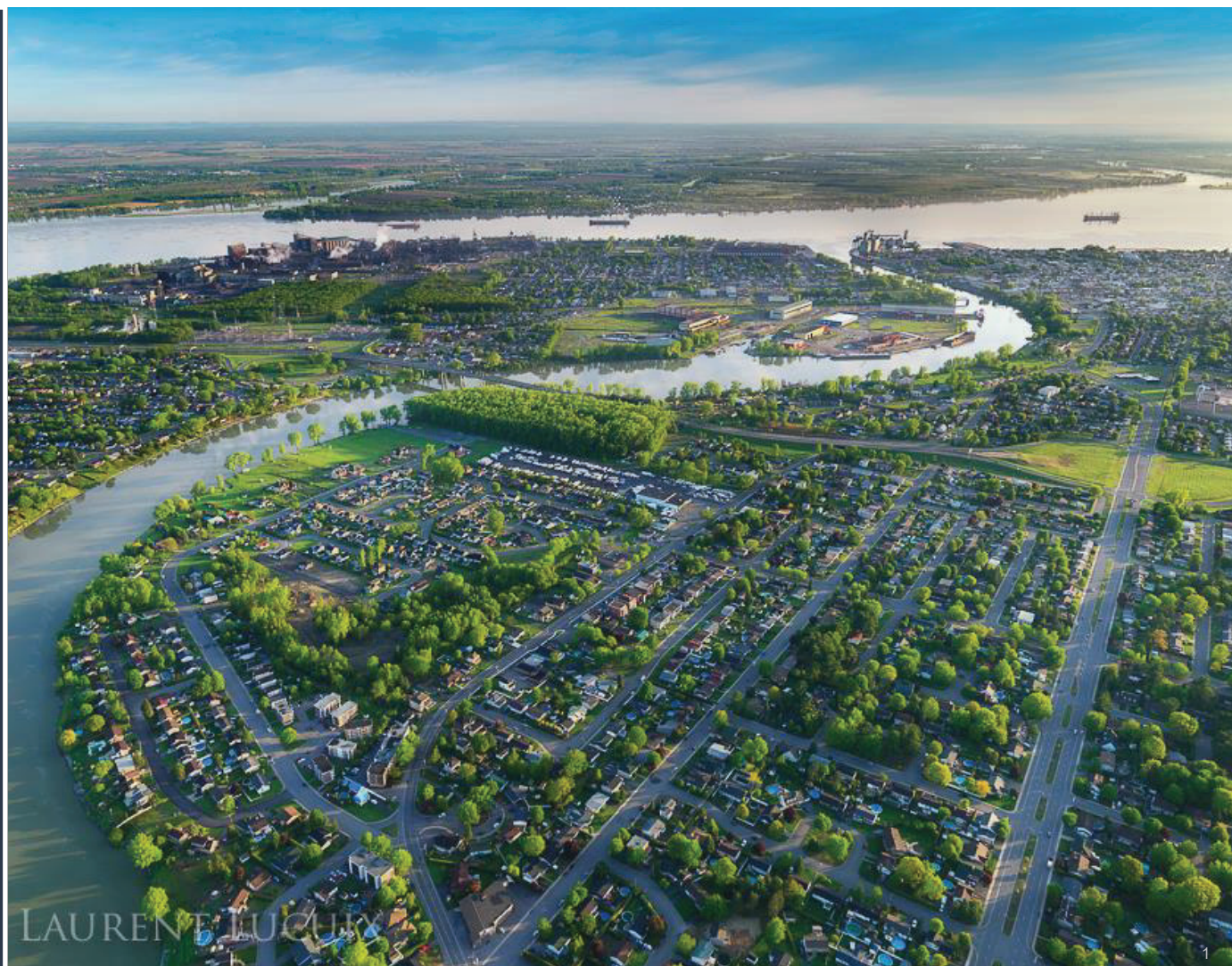


**SNC • LAVALIN**

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

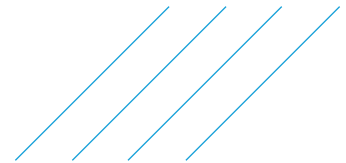
Grand Conseil de la  
Nation Waban-Aki

11 mai 2023



## Horaire de la rencontre

- › Mot de bienvenue;
- › Présentation des participants;
- › Présentation du projet de QSL;
- › Présentation du territoire et des études réalisées;
- › Discussion sur les composantes valorisées du territoire par la Nation Waban-Aki dans la région de Sorel-Tracy;
- › Présentation du processus d'évaluation environnementale;
- › Participation de la Nation Waban-Aki dans les études (utilisation du territoire; savoir traditionnel; opportunités et préoccupations);
- › Questions/Varia



## Présentation des participants

Promoteur du projet



Consultant mandaté pour réaliser les études d'impacts environnementales



Partenaire du projet: Ville de Sorel-Tracy



**SOREL-TRACY**

Représentants de la Nation Waban-Aki

Grand Conseil  
de la Nation

**WABAN-AKI**

NOUVEAU  
TERMINAL  
SECTEUR  
SAINT-LAURENT



Secteur RTFT/Saint-Joseph-de-Sorel

Secteur  
Saint-Laurent

Secteur  
Saint-Joseph-de-Sorel /  
Rue Timothée et Titane

Secteur  
Richelieu





## **UN PROJET PORTEUR POUR LA RÉGION**

- › Un projet de développement durable
- › Réduction du temps d'attente des navires
- › Approvisionnement en circuit court/optimisation
- › Réduction du volume des camions en zone densément urbaine
- › Levier de développement économique régional misant sur l'intermodalité
- › Création d'emplois et achats locaux
- › Un véritable partenariat
- › Un investissement privé de plus de 20 millions \$



# OPÉRATEUR DE TERMINAUX MARITIMES

QSL est un acteur clé de la chaîne d'approvisionnement dans l'opération de terminaux portuaires, l'arrimage, les services maritimes, la logistique et le transport à travers l'Amérique du Nord.

Nous manutentionnons les marchandises avec soin, sommes à l'écoute des besoins spécifiques de chaque client et contribuons au mieux-être des collectivités où nous opérons.



+ **2000** employés

+ **26** millions de tonnes manutentionnées annuellement

**63** terminaux en Amérique du Nord

LES SOCIÉTÉS  
DES MIEUX  
GÉRÉES

MARKETING  
LES CULTURES  
D'ENTREPRISE  
LES PLUS  
ADMIRÉES  
DU CANADA  
2020 - 2021



## LA FORCE DU RÉSEAU

- › Agilité et flexibilité
- › Ancré dans les communautés
- › Équipes multidisciplinaires
- › Vaste flotte d'équipements mobiles

# TRAVAILLER AVEC LES PREMIÈRES NATIONS

Guidé par le respect de l'histoire, des traditions et de la culture autochtone:

- QSL s'engage à maximiser les bénéfices locaux;
- Accompagne les communautés au sein de partenariats;

Relations établies avec des entreprises autochtones:

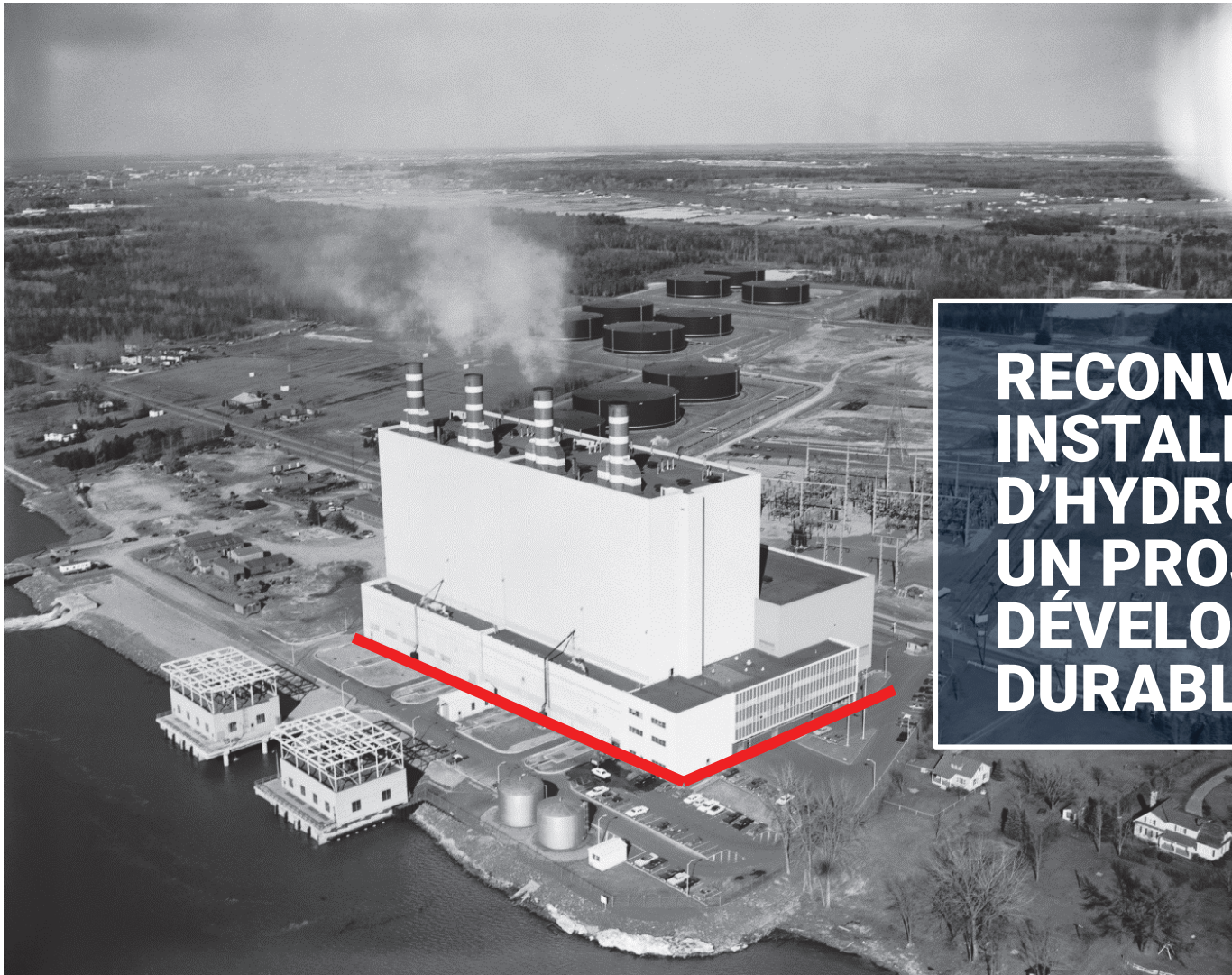
- > Integrated Nunatsiavut Logistics Inc – Coentreprise pour les opérations portuaires à Voisey' Bay
- > Kahnawake Mohawk stevedore & Rising waters – Agence de sous-traitance de main-d'œuvre pour les opérations portuaires dans l'ouest du Québec
- > Grand Conseil de la Nation Waban-Aki – Contrat accordé pour la réalisation de l'étude de potentiel archéologique (Projet de Sorel-Tracy)

**RECONVERSION DES  
INSTALLATIONS  
D'HYDRO-QUÉBEC:  
UN PROJET DE  
DÉVELOPPEMENT  
DURABLE**





**1963:  
CONSTRUCTION  
DES PRISES D'EAU  
DE LA CENTRALE  
THERMIQUE**



**RECONVERSION DES  
INSTALLATIONS  
D'HYDRO-QUÉBEC:  
UN PROJET DE  
DÉVELOPPEMENT  
DURABLE**



**RECONVERSION DES  
INSTALLATIONS  
D'HYDRO-QUÉBEC:  
UN PROJET DE  
DÉVELOPPEMENT  
DURABLE**



# RECONVERSION DES INSTALLATIONS D'HYDRO-QUÉBEC: UN PROJET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

27.10.2017



# RECONVERSION DES INSTALLATIONS D'HYDRO-QUÉBEC: UN PROJET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

2015/06/16 13:42



**RECONVERSION DES  
INSTALLATIONS  
D'HYDRO-QUÉBEC:  
UN PROJET DE  
DÉVELOPPEMENT  
DURABLE**

- Quai
- Terminaux
- Aménagement et développement
- Terrains de la Ville

**7 MILLIONS  
PIEDS CARRÉS**





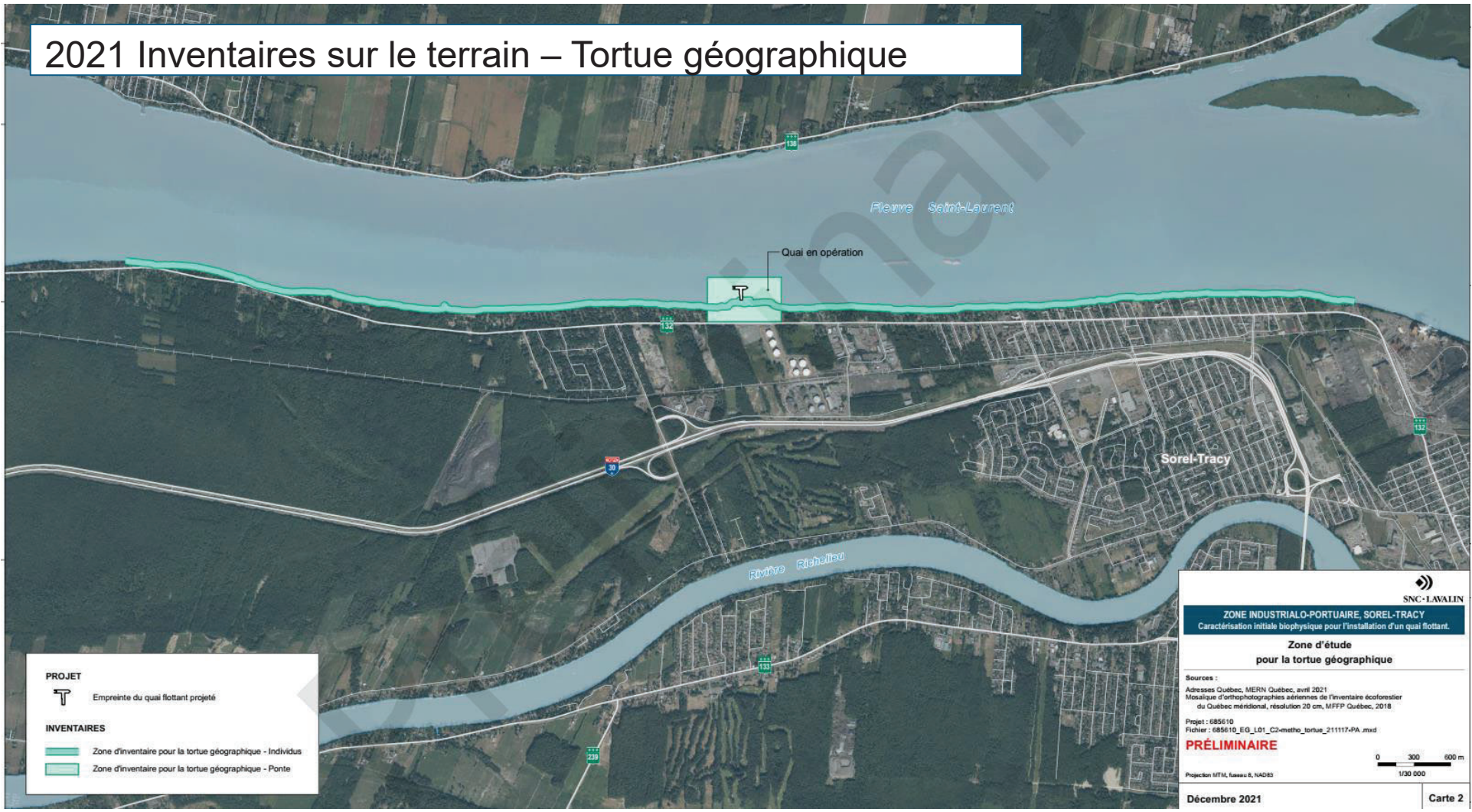
# PRODUITS MANUTENTIONNÉS

- > Sel de route
- > Produits agricoles
- > Acier
- > Pièces surdimensionnées
- > Cargaison générale
- > Grands projets

LES SOCIÉTÉS  
LES MIEUX  
GÉRÉES

Winnipeg  
LES CULTURES  
D'ENTREPRISES  
LES PLUS  
ADMIRÉES  
DU CANADA  
2020

# 2021 Inventaires sur le terrain – Tortue géographique



**PROJET**  
T Empreinte du quai flottant projeté

**INVENTAIRES**  
Zone d'inventaire pour la tortue géographique - Individus  
Zone d'inventaire pour la tortue géographique - Ponte

**SNC-LAVALIN**

**ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE SOREL-TRACY**  
Caractérisation initiale biophysique pour l'installation d'un quai flottant.

**Zone d'étude**  
pour la tortue géographique

Sources :  
Adresses Québec, MERN Québec, avril 2021  
Mosaïque d'orthophotographies aériennes de l'inventaire écosystémique  
du Québec méridional, résolution 20 cm, MFFP Québec, 2018

Projet : 685610  
Fichier : 685610\_EG\_LD1\_C2-metho\_tortue\_211117-PA.mxd

**PRÉLIMINAIRE**

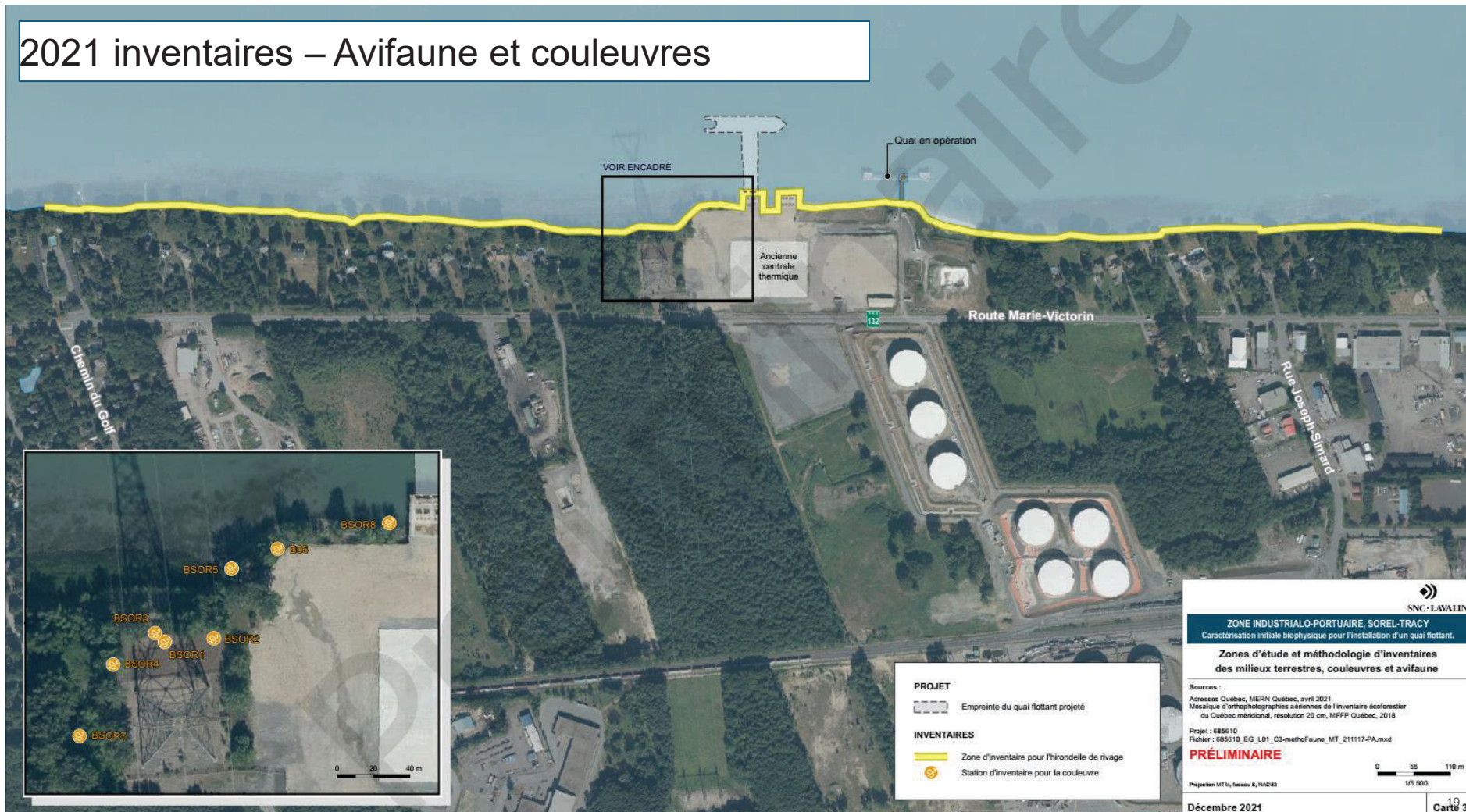
Projection MTHL, Casseu 8, NAD83

0 300 600 m  
1/30 000

Décembre 2021

Carte 2

# 2021 inventaires – Avifaune et couleuvres



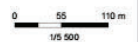
**ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE SOREL-TRACY**  
 Caractérisation initiale biophysique pour l'installation d'un quai flottant.

**Zones d'étude et méthodologie d'inventaires des milieux terrestres, couleuvres et avifaune**

Sources :  
 Adresses Québec, MERN Québec, avril 2021  
 Mosaïque d'orthophotographies aériennes de l'inventaire écoforestier du Québec méridional, résolution 20 cm, MFFP Québec, 2018

Projet : 685610  
 Fichier : 685610\_EG\_L01\_C3-methoFaune\_MT\_211117-PA.mxd

**PRÉLIMINAIRE**



Décembre 2021

10  
 Carte 3

**PROJET**

- Empreinte du quai flottant projeté

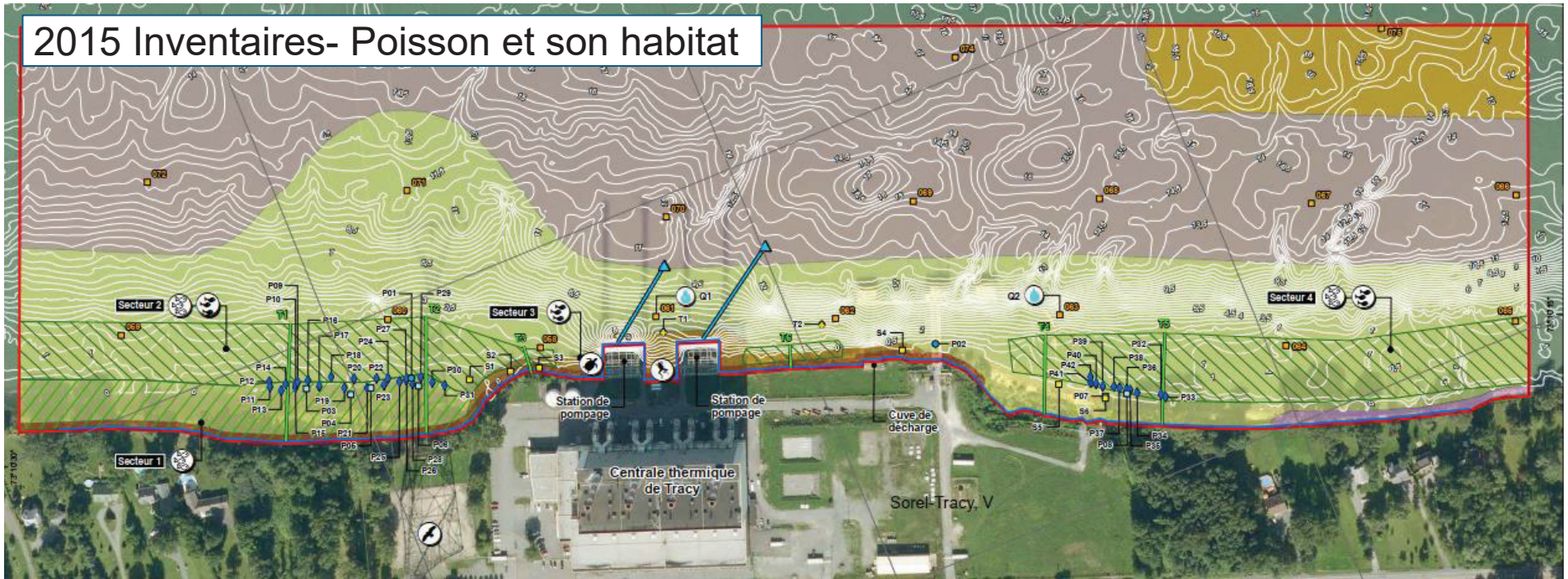
**INVENTAIRES**

- Zone d'inventaire pour l'hirondelle de rivage
- Station d'inventaire pour la couleuvre





# 2015 Inventaires- Poisson et son habitat



- |                                   |   |   |
|-----------------------------------|---|---|
| Zone d'étude approximative        | <b>Milieux humides</b>                                    | <b>Zones et éléments sensibles</b>              |
| <b>Pêches printanières</b>        | Transect de végétation                                    | <b>Faune aquatique</b>                          |
| P00 Selne                         | Herolier aquatique  | Zone d'élevage confirmée (alevins et juvéniles) |
| P00 Verveux                       | Bas marais et haut marais                                 | Zone d'élevage confirmée (larves)               |
| P00 Filet troubleau               | <b>Substrat</b>   | <b>Faune avienne</b>                            |
| Filet Grand Nord                  | Point d'échantillonnage de substrat et vitesse du courant | Faucon pèlerin                                  |
| <b>Pêches estivales</b>           | Gros blocs et blocs                                       | <b>Herpétofaune</b>                             |
| S0 Selne                          | Galets et blocs   | Grenouille léopard                              |
| T0 Trappe Alaska                  | Cailloux et gravier                                       | Tortue serpentine                               |
| <b>Hydrographie</b>               | Sable et limon  |   |
| Q1 Station de la qualité de l'eau |   |   |
| Ligne des hautes eaux             |   |   |
| Courbe bathymétrique (m)          |   |   |



Démantèlement de la centrale thermique de Tracy

**Milieu naturel**

Source :  
Orthophoto, résolution 30 cm, MRF Québec, 2008  
Cartographie : AECOM  
Fichier : 0040\_mil\_005\_e1\_milieu\_nat\_151204.mxd

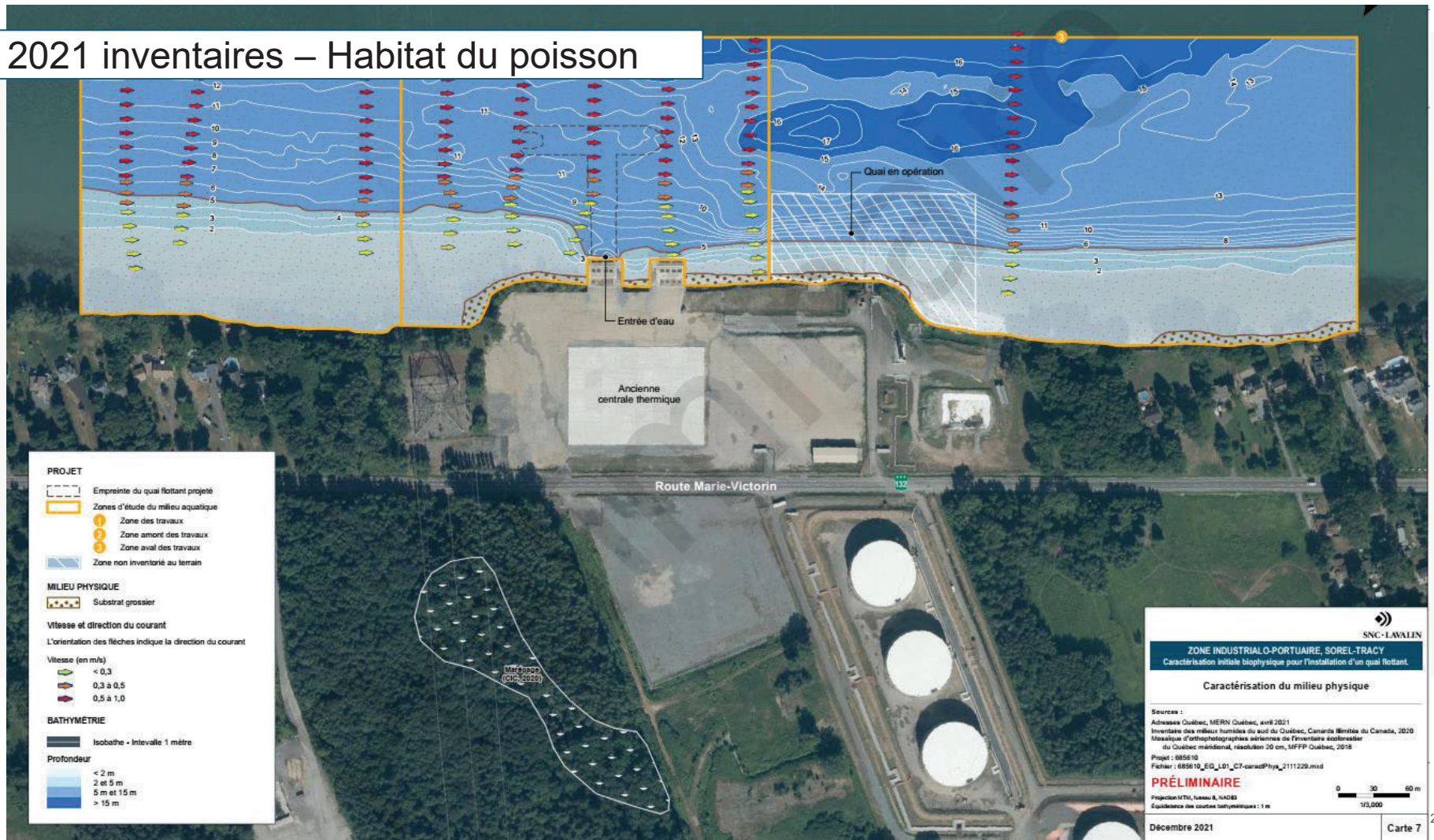
0 25 55 m  
NAD83, datum 8, NAD83  
Échelle des courbes : 0,5 m

Décembre 2015

**Carte 1**

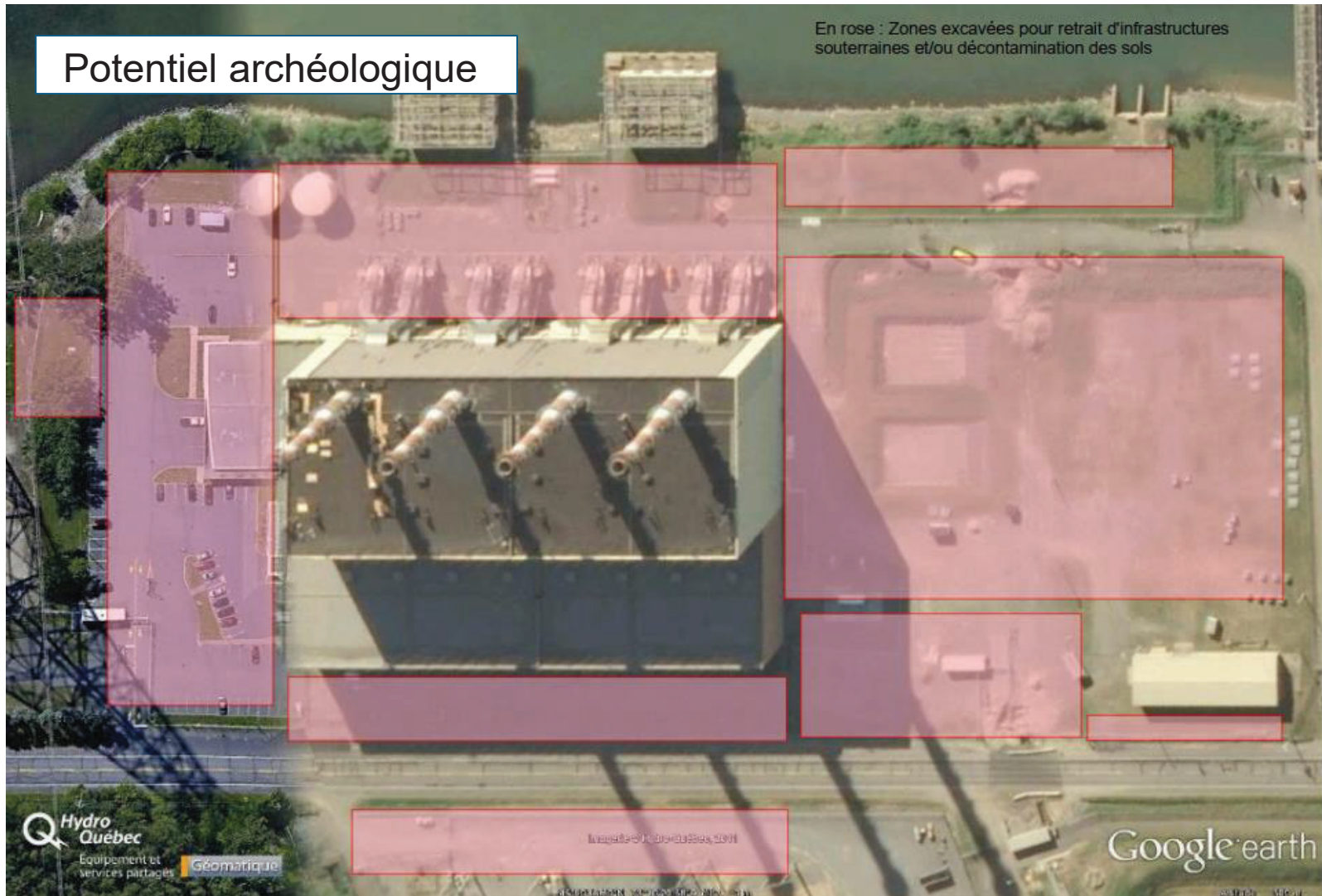
Hydro Québec  
Production

# 2021 inventaires – Habitat du poisson

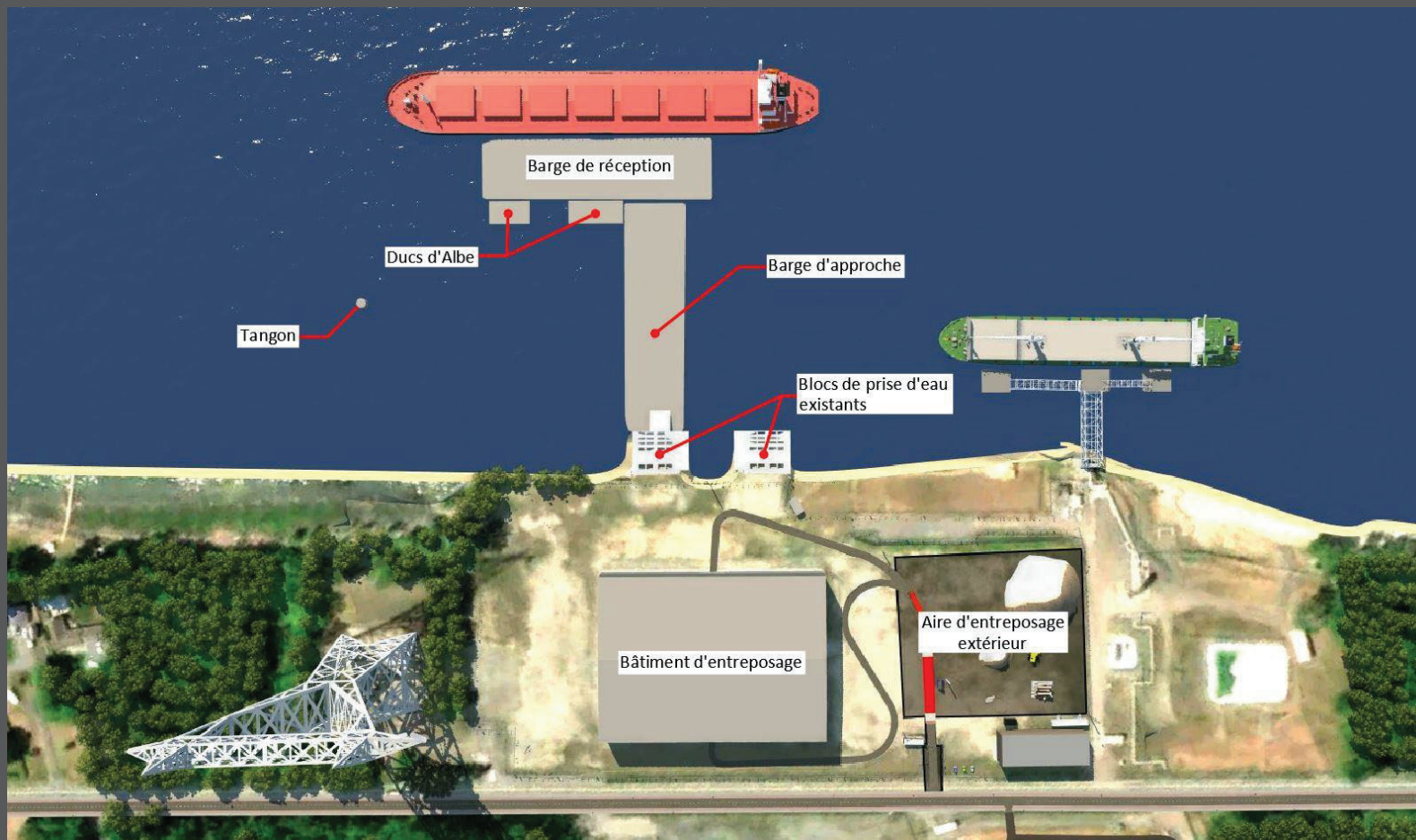


# Potentiel archéologique

En rose : Zones excavées pour retrait d'infrastructures souterraines et/ou décontamination des sols

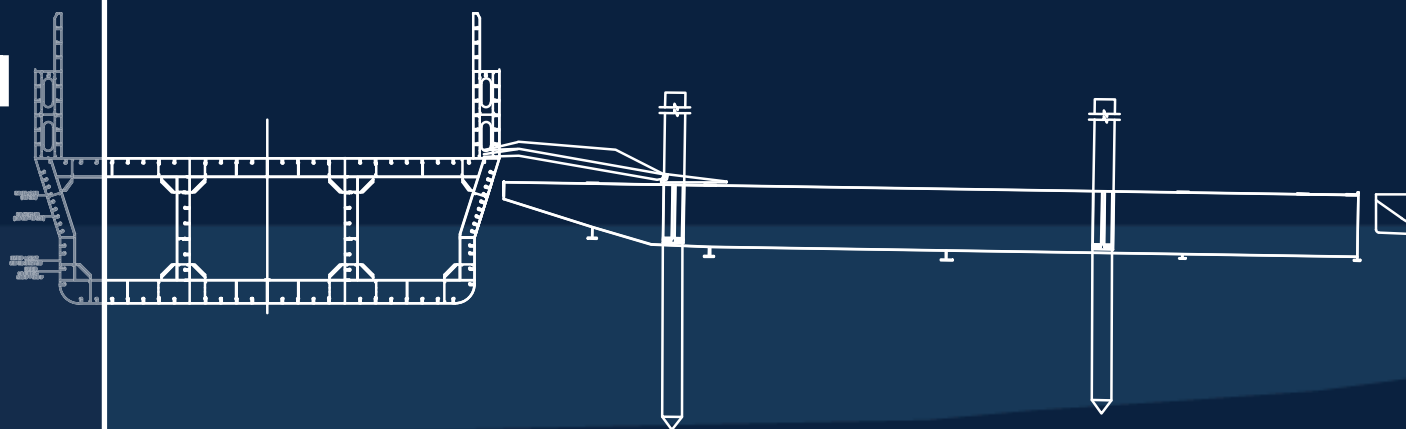




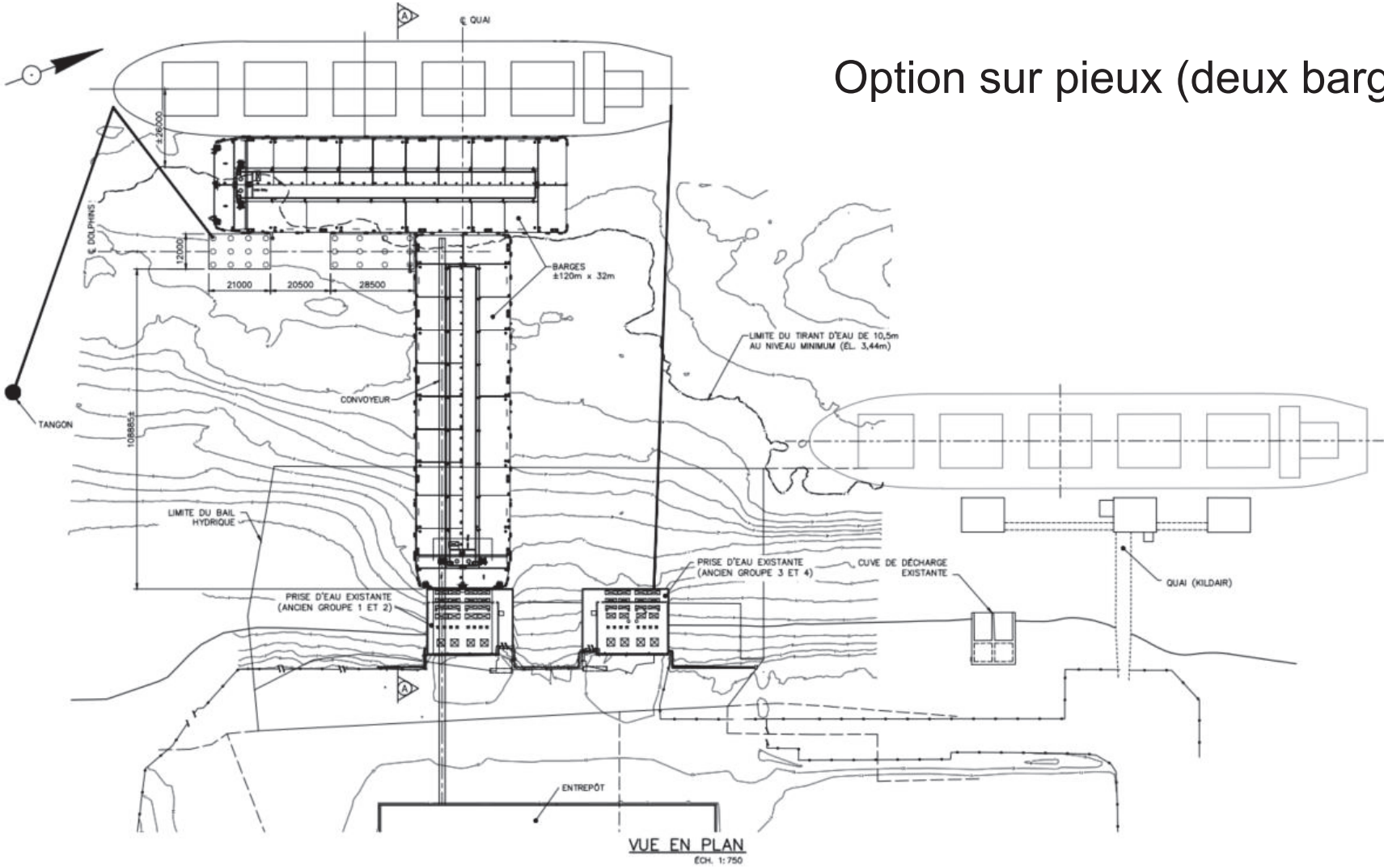




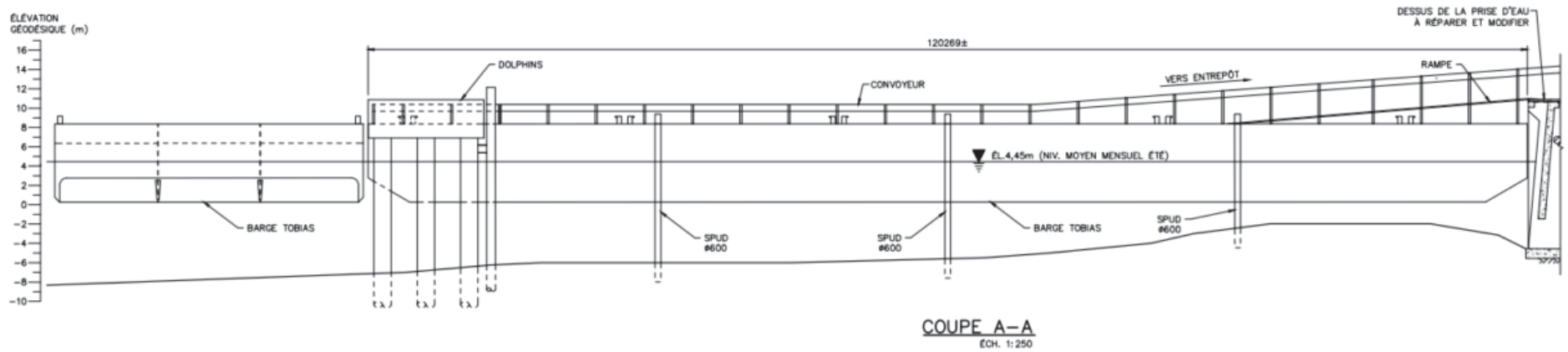
**UN  
IMPACT  
RÉDUIT  
AU  
MAXIMUM  
SUR LE  
MILIEU  
MARIN**



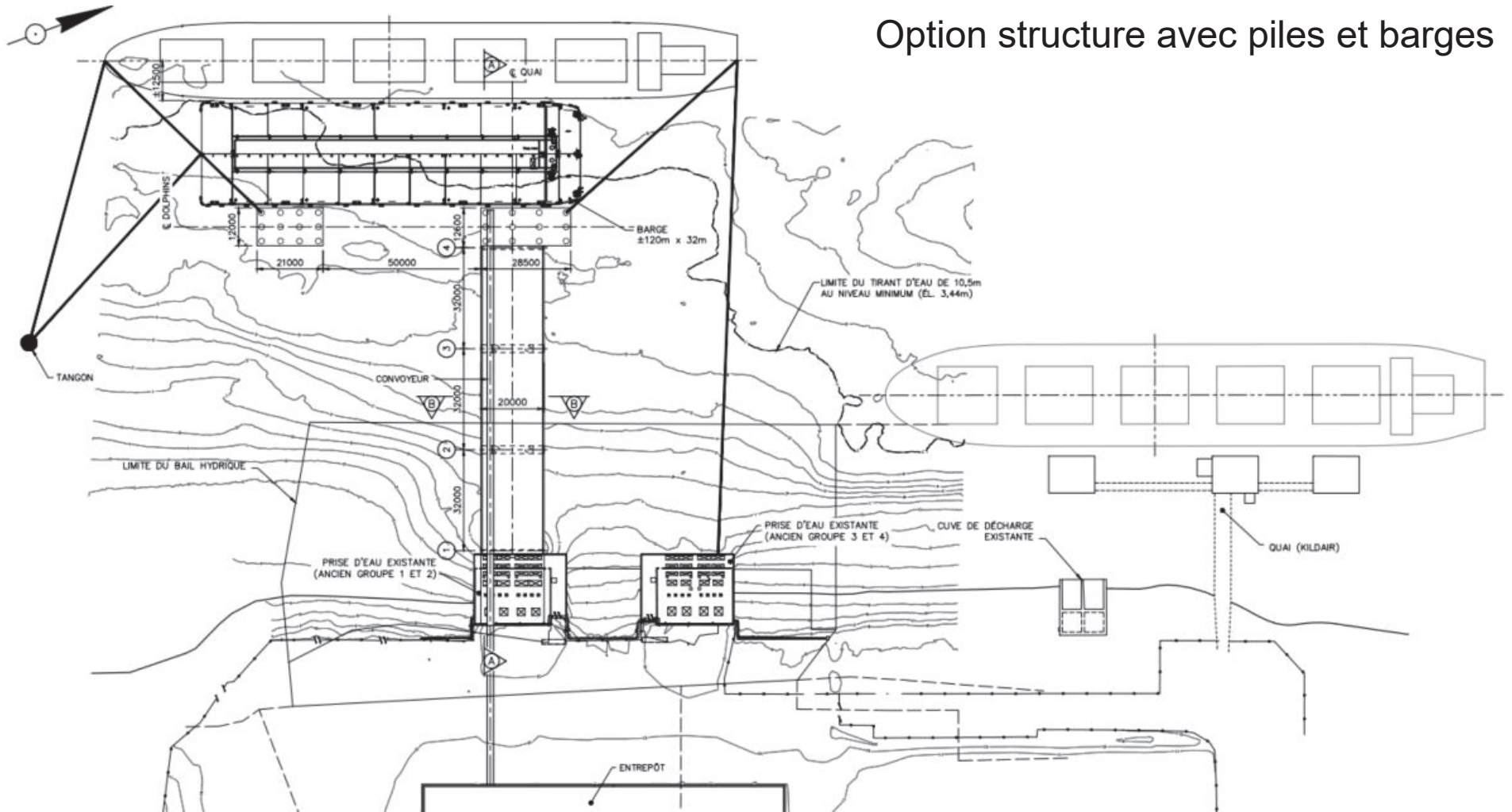
# Option sur pieux (deux barges)



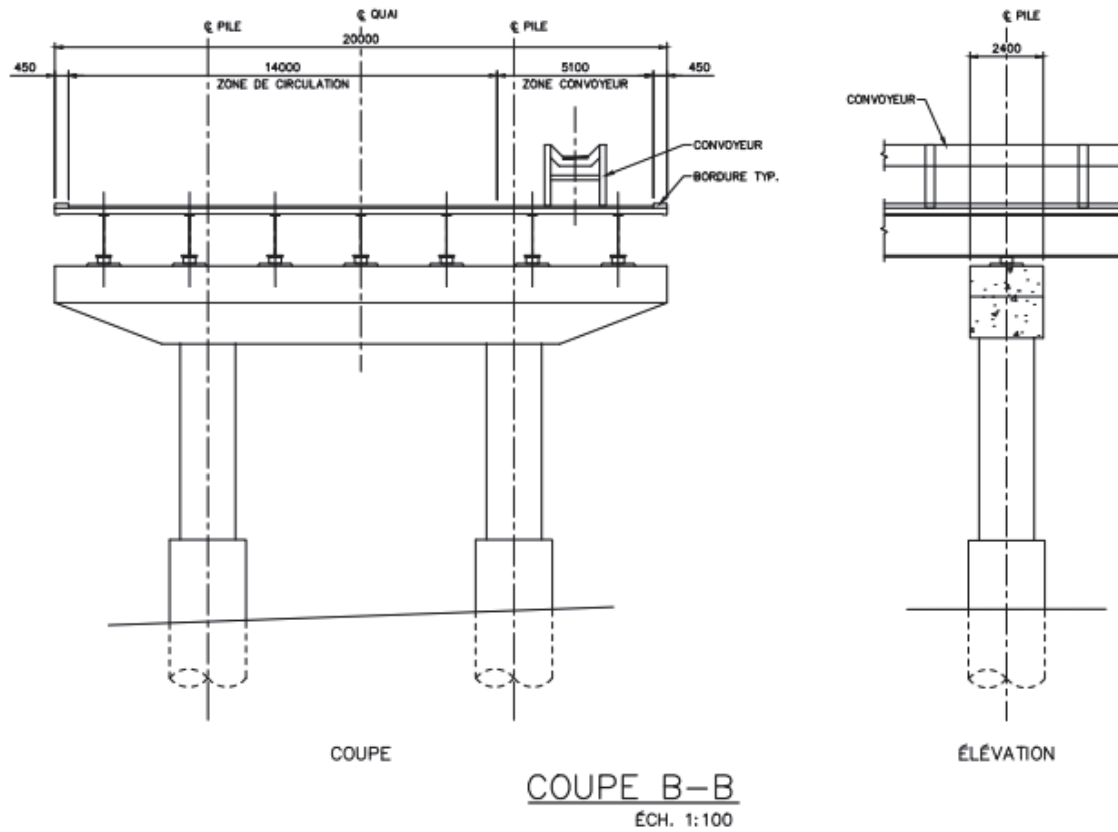
## Option sur pieux (deux barges)



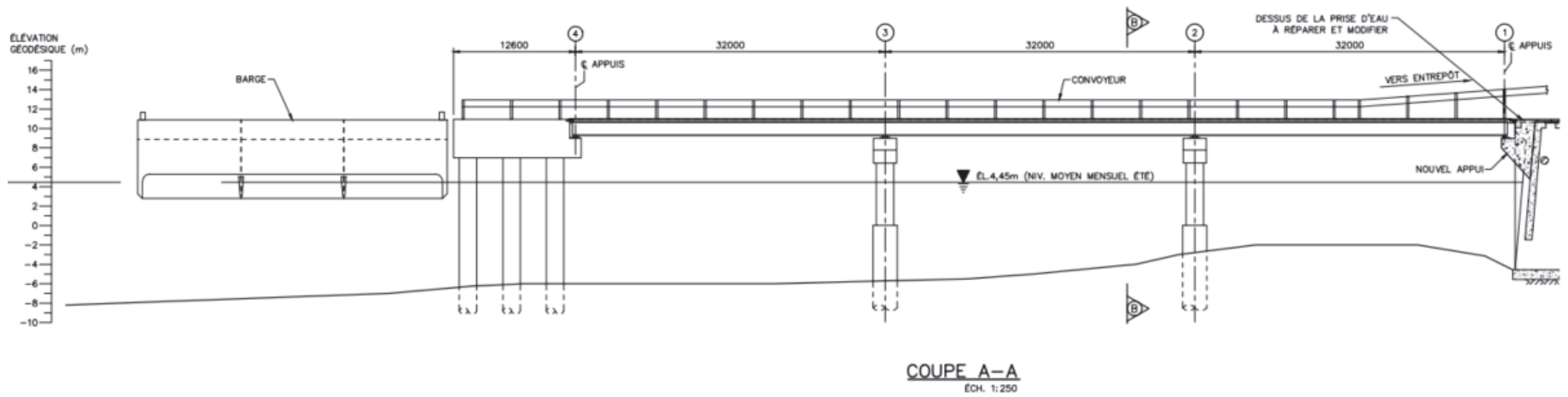
# Option structure avec piles et barges



## Option structure avec piles et barges



# Option structure avec piles et barges



PHASE 1: 10M\$

ZONE DE  
MANUTENTION  
MULTIMODALE

Location de terrains par QSL

Construction d'un entrepôt



## PHASE 2: 10M\$

# TERMINAL PORTUAIRE

### Études préparatoires

- ✓ Inventaires faunique et floristique
- ✓ Reconnaissance géotechnique
- ✓ Étude des solutions
- ✓ Simulations pilotage
- ✓ Étude hydraulique et des glaces
- ✓ Dépôt avis de projet
- ✓ Dépôt des la descriptions initiale et détaillée de projet
- ✓ Réception des lignes directrices individualisées



# ACCEPTABILITÉ SOCIALE ET COHABITATION

« Si un projet ne crée pas de valeur pour toutes les parties prenantes, eh bien, il n'est pas retenu. »

Robert Bellisle, Président et chef de la direction, QSL

- Campagne d'information locale – Médias locaux, publipostage, radio locale, médias sociaux
- Mise sur pied d'une page web afin d'informer la population au sujet des prochaines étapes
- Rencontres publiques d'information

**QSL LA RÉUSSITE QUI MESURE**

**ZONE IP SOREL-TRACY**

QSL S'ASSOCIE AVEC LA VILLE DE SOREL-TRACY POUR DÉVELOPPER UNE ZONE INDUSTRIAL-PORTUAIRE DANS LE SECTEUR SAINT-LAURENT.

QSL À SOREL-TRACY C'EST :

- Une entreprise de classe mondiale
- Une contribution à l'économie
- 32 M\$ investis depuis 2 ans dans les infrastructures de Sorel-Tracy
- Une expertise de développement durable à l'échelle locale

**PROJET ZONE IP**  
Zone industrial-portuaire de Sorel-Tracy

**UN PARTENAIRE SOLIDE ET AMBITIEUX POUR LA RÉGION DE SOREL-TRACY**

**UN PARTENAIRE À L'ÉCOUTE DES CITOYENS**

« Pour QSL, il est primordial de tenir des forums avec les citoyens et les citoyens de la région. Nous nous sommes à surveiller vos médias locaux afin d'obtenir votre information et de nous assurer que nos idées sont entendues. »

**QSL - Zone IP Sorel-Tracy**

26 015 Personnes touchées | 3 162 Interactions

Boostée le 8 février à 12:52 | Terminée | Par Audrey Gagné-Corvea

Personnes touchées: 26 K | Clics sur un lien: 982

114 réactions | 38 commentaires 28 partages

Alain Gagnon: Très beau projet

Léontine Pelletier: Cool, cela va être bon pour nous tous.

**LES SOCIÉTÉS LES MIEUX GÉRÉES**

Wirecraze  
**LES CULTURES D'ENTREPRISE LES PLUS ADMIRÉES DU CANADA**  
2020

# ATOUTS, DÉFIS ET PROCHAINES ÉTAPES



DÉMARCHAGE & CONSULTATIONS



MAIN-D'OEUVRE



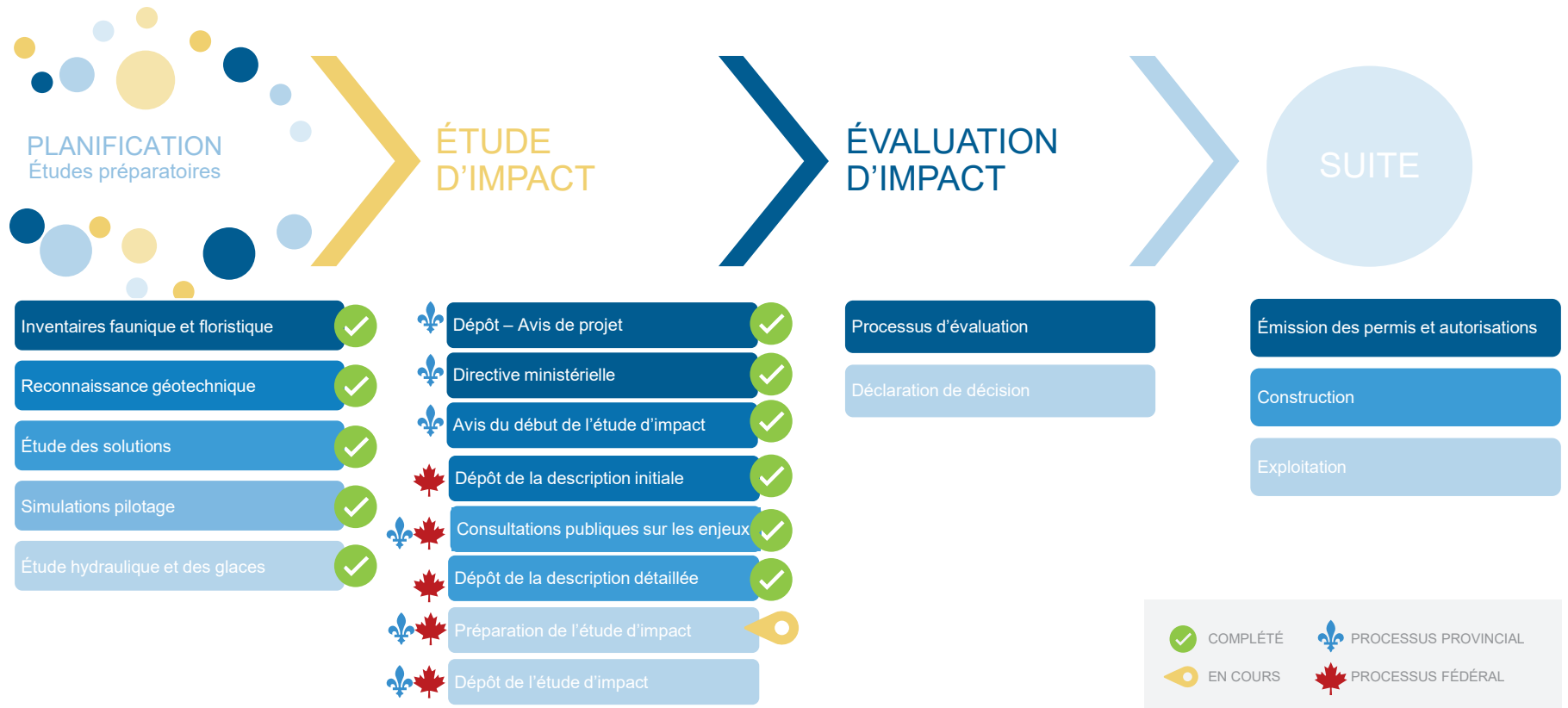
FINANCEMENT



PERMIS ET AUTORISATIONS



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



## Processus d'évaluation environnementale

Lettres ont été envoyées aux Premières Nations suivantes:

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



# Discussion sur les composantes valorisées du territoire par la Nation Waban-Aki dans la région de Sorel-Tracy

# Participation de la Nation Waban-Aki dans les études

# Questions/Varia

© AtkinsRéalis sauf indication contraire

**AtkinsRéalis**

455, René-Lévesque Ouest  
Montréal, Québec, H2Z 1Z3