

FINANCEMENT FNCC ACCORDÉ À QSL INTERNATIONAL LTEE

Projet de développement des terminaux portuaires de Sorel-Tracy et de Saint-Joseph-de-Sorel

a. Appel de propositions à l'origine du financement

Ce financement provient de l'appel d'offres Accroître la fluidité des chaînes d'approvisionnement du Canada (*Supply chain call*). Cet appel a été lancé le 9 décembre 2021 et fermé le 30 juin 2022. Il ciblait deux axes prioritaires : le renforcement des connexions du Canada avec les marchés mondiaux (*Strengthening Canada's Connections to Global Markets*) et la consolidation des corridors commerciaux internes (*Building Internal Trade Corridors*). La Date d'approbation du Projet est le 6 janvier 2023.

b. Subvention, prêt ou prise de participation ?

Il s'agit d'une contribution non remboursable — ni un prêt, ni une prise de participation.

- Les modalités du programme précisent que les contributions remboursables ne seront pas accordées
- Le rôle du Canada se limite à verser une contribution financière au Bénéficiaire et le Canada n'est ni décideur ni administrateur des Projets. Le Canada ne détient donc aucune action, part ou droit de propriété dans QSL ou dans les infrastructures financées.
- Le paiement se fait par remboursement des dépenses admissibles sur réclamations trimestrielles, avec une retenue possible de 10 % de la contribution totale jusqu'au règlement final — et non par un versement forfaitaire d'avance.
- QSL demeure entièrement responsable de tous les coûts du projet, y compris tout dépassement budgétaire.

c. Conditions rattachées au financement

Montant et taux de contribution

- Contribution maximale : 50 % des dépenses admissibles totales, plafonnée à 13 613 684 \$ pour la Réhabilitation du quai Saint-Joseph (Projet 1) et le Nouveau quai flottant Saint-Laurent (Projet 2).
- Limite de cumul : l'aide gouvernementale totale (municipale, provinciale, territoriale et fédérale) ne peut dépasser 100 % des dépenses admissibles totales; tout dépassement doit être remboursé ou compensé par une réduction de la contribution fédérale.

Échéancier

- Entente en vigueur du 20 décembre 2023 au 31 mars 2028 (Date de fin de l'Entente).

Conditions préalables aux paiements

Détail par projet — évaluation environnementale et consultations autochtones

	Projet 1 — Réhabilitation du quai Saint-Joseph	Projet 2 — Nouveau quai flottant Saint-Laurent
Évaluation environnementale / d'impact fédérale	Le Bénéficiaire déclare et garantit qu'aucune exigence fédérale d'évaluation environnementale ou d'évaluation d'impact ne s'applique à ce projet.	À l'inverse, le Bénéficiaire reconnaît qu'aucune construction ni activité concrète (y compris la préparation du site ou l'enlèvement de végétation) ne peut être effectuée, et qu'aucun fonds ne sera versé, tant que les exigences fédérales d'évaluation environnementale/d'impact ne sont pas respectées et continuent de l'être.
Si des exigences s'appliquent finalement (changement de projet ou autre)	Si, à la suite de changements, le Canada juge que des exigences d'évaluation environnementale/d'impact s'appliquent malgré tout, la construction devra être suspendue et aucun fonds (ni fonds	Si le Canada juge que des exigences s'appliquent à la suite de changements, la construction/activité concrète sera suspendue ou non entreprise, et aucun

	supplémentaire) ne sera payable tant que ces exigences ne sont pas respectées.	fonds ne sera payable tant que les exigences ne sont pas satisfaites.
Financement partiel possible	Le Canada peut consentir par écrit à ce que les travaux et le financement se poursuivent pour la partie du projet non assujettie à une évaluation environnementale/d'impact fédérale.	Même possibilité pour la partie du Projet 2 non assujettie à une évaluation environnementale/d'impact fédérale — le Canada peut y autoriser par écrit la construction et le versement des fonds correspondants.
Obligation additionnelle du Bénéficiaire	—	Le Bénéficiaire doit respecter, à ses propres frais et à la satisfaction du Canada, toutes les conditions liées à l'évaluation environnementale, et donner accès aux sites, installations et documentation du projet.
Consultation des Autochtones	Exigences identiques pour les deux projets : le Bénéficiaire doit consulter les groupes autochtones potentiellement touchés, décrire le Projet (y compris le rôle du Canada), et fournir à Canada un rapport comprenant (i) la liste des groupes contactés; (ii) un résumé des communications à ce jour, précisant l'appui ou l'opposition de chaque groupe et si leur position est finale, préliminaire ou conditionnelle; (iii) un résumé des enjeux soulevés et des réponses données ou proposées par le Bénéficiaire; (iv) tout autre renseignement jugé pertinent par le Canada.	Voir cellule de gauche — les mêmes exigences de consultation s'appliquent intégralement au Projet 2.
Condition suspensive au financement	Aucun travail de construction n'aura lieu et le Canada n'a aucune obligation de rembourser les dépenses admissibles tant que l'obligation légale de consulter (et, le cas échéant, d'accommoder) les groupes autochtones n'est pas respectée à la satisfaction du Canada.	Identique au Projet 1.
Obligation d'aviser le Canada	Le Bénéficiaire doit informer immédiatement le Canada de tout changement au Projet (ou autre) pouvant avoir une incidence sur l'obligation légale de consulter. Si le Canada juge que des consultations additionnelles s'imposent, le Bénéficiaire doit collaborer pour que l'obligation de consulter/accommoder continue d'être respectée à la satisfaction du Canada.	Identique au Projet 1.

En résumé,

- Aucune réclamation ne sera payée tant que les exigences en matière d'évaluation environnementale/d'impact et de consultation des groupes autochtones ne sont pas satisfaites à la satisfaction du Canada, projet par projet.
- Pour le Projet 2 en particulier : aucune construction ni activité concrète (y compris la préparation du site) ne peut être entreprise tant que les exigences fédérales d'évaluation environnementale ne sont pas respectées.
- QSL doit fournir un rapport de consultation des groupes autochtones (liste des groupes contactés, résumé des échanges, enjeux soulevés et réponses apportées) démontrant que l'obligation légale de consulter est respectée.

Obligations continues du bénéficiaire

- Rapports d'étape annuels et rapport final par projet, incluant le suivi d'indicateurs de rendement précis.
- Tenue de registres comptables détaillés pendant au moins 6 ans après la fin de l'entente; droit d'audit du Canada et du vérificateur général du Canada.
- Période d'aliénation des biens de 25 ans après l'achèvement substantiel : aucun bien financé ne peut être vendu, loué, hypothéqué ou autrement aliéné sans le consentement écrit préalable du Canada.
- Reconnaissance obligatoire de la contribution fédérale dans les communications et l'affichage de chantier, conformément à la Loi sur les langues officielles et au Programme fédéral de l'image de marque.
- Mise sur pied d'un comité de suivi de l'entente (2 représentants du Canada, 2 de QSL), devant se réunir au moins deux fois par année.
- Remboursement obligatoire de toute dépense jugée non admissible ou de tout paiement excédentaire reçu.
- Cession des droits et obligations de l'entente interdite sans le consentement écrit préalable du Canada.

Sources et liens utiles

Page officielle du FNCC (Transports Canada) : <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programmes-financement/fonds-national-corridors-commerciaux>

Document d'information — liste des appels de propositions et dates : <https://tc.canada.ca/fr/programmes/programmes-financement/fonds-national-corridors-commerciaux/document-information-fonds-national-corridors-commerciaux>

Communiqué — sept projets financés au Québec (18 octobre 2024), incluant le projet QSL : <https://www.canada.ca/fr/transports-canada/nouvelles/2024/10/sept-projets-finances-dans-le-cadre-du-fonds-national-des-corridors-commerciaux-au-quebec.html>

Le fleuve Saint-Laurent constitue l'une des plus importantes voies navigables du Canada. Il assure la liaison entre l'océan Atlantique et le cœur industriel de l'Amérique du Nord grâce au réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent. La navigation sur cette voie d'eau est protégée par le droit canadien, qui reconnaît au public un droit fondamental de navigation sur les eaux navigables.

Au Canada, la navigation et le transport maritime relèvent principalement de la compétence fédérale en vertu de la Constitution canadienne. Le gouvernement fédéral exerce cette compétence par l'intermédiaire de plusieurs lois et organismes responsables de la sécurité, de la protection de la navigation et de la gestion maritime.

Les principales autorités concernées sont :

- Transports Canada;
- la Garde côtière canadienne;
- les administrations portuaires;
- les administrations de pilotage.

La principale loi protégeant le droit de navigation est la Loi sur les eaux navigables canadiennes (LENC). Cette loi a pour objectif de protéger le droit du public de naviguer sur les eaux navigables du Canada et de prévenir les entraves à la navigation.

La loi interdit la création d'obstacles susceptibles de gêner ou de rendre dangereuse la navigation. Un obstacle peut comprendre :

- un quai;
- un pont;
- une conduite sous-marine;
- une marina;
- un câble;
- une épave;
- toute autre structure entravant la circulation maritime.

Lorsqu'un projet risque d'affecter la navigation, une évaluation réglementaire peut être exigée par Transports Canada. Certains ouvrages majeurs nécessitent une approbation officielle avant leur construction.

Selon la définition légale, une eau navigable est un plan d'eau utilisé ou raisonnablement susceptible d'être utilisé pour le transport ou les déplacements à des fins :

- commerciales;
- récréatives;
- autochtones.

Le fleuve Saint-Laurent satisfait pleinement à cette définition puisqu'il accueille quotidiennement des activités de navigation commerciale, institutionnelle, touristique et de plaisance.

Le fleuve Saint-Laurent possède une importance stratégique pour :

- le commerce international;
- l'approvisionnement des industries canadiennes;
- le transport de vrac;
- l'industrie des croisières;
- la pêche commerciale;
- la navigation de plaisance.

Entre Les Escoumins et les ports des Grands lacs, le pilotage est obligatoire pour les navires commerciaux d'une certaine taille afin d'assurer la sécurité de la navigation. Cette obligation constitue une restriction légitime du droit de navigation au profit de la sécurité maritime.

Le droit de navigation est un droit public historiquement reconnu par la *common law* et protégé par la législation fédérale. Ce droit comprend notamment :

- la libre circulation des navires;
- l'accès aux voies navigables publiques;
- la navigation commerciale;
- la navigation de plaisance;
- les activités récréatives;
- les déplacements liés aux droits ancestraux et issus de traités des peuples autochtones.

Bien que protégé, le droit de navigation n'est pas absolu, les navigateurs doivent respecter :

- les règlements de sécurité maritime;
- les zones de contrôle de la circulation;
- les restrictions environnementales;
- les avis à la navigation;
- les règles de pilotage obligatoire;
- les limitations imposées lors de travaux ou d'interventions d'urgence.

Le gouvernement fédéral possède également des pouvoirs d'inspection, d'application de la loi et d'émission d'ordonnances lorsque la navigation est compromise. La principale loi qui régit la sécurité et la sûreté de la navigation au Canada est la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada (LMMC, 2001)

Transports Canada et la GCC peuvent dans leur mandat respectif restreindre la navigation maritime dans les cas suivants :

- Navire non conforme à la réglementation en vigueur
- Les niveaux de l'eau tel que les risques d'inondations
- Présence d'obstacle physique sur la voie maritime
- Menace à la sécurité ou à la sûreté de la vie humaine et ou des installations
- Disponibilité des ressources telles que les Pilotes, les postes à quai ou de mouillage.
- Achalandage de la voie maritime à l'ouest de l'écluse de Saint-Lambert.