

Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire à Sorel- Tracy

Mémoire et images commentées

présentés au BAPE par

Joseph A. Soltész

Citoyen

*Sorel-Tracy les 21 septembre et 1^{er} octobre
2.026*

Avertissement

- L'ensemble des documents n'ayant pas été présentés à la bibliothèque publique de Sorel-Tracy en dépit de l'annonce lors de la séance d'informations publique;
- ces documents n'ayant pas été envoyés par le représentant de QSL en dépit de la demande expresse du demandeur;
- ces documents n'ayant été reçus que tardivement sous forme numérique;
- cette présentation convenant mal à une consultation visuelle efficace;
- la recherche par mots-clés n'étant pas garante de résultats ni d'efficacité;

l'auteur du présent mémoire
déploie les erreurs, les omissions, les oublis, les doubles-emplois, etc.
en découlant.

Il prie la Ministre, la Présidente et la Commission
de bien vouloir en tenir compte.

N.B. Citations aux termes près

Les petits ports régionaux, une nécessité

Avant même que ne commencent les travaux d'extension du port de Contrecoeur, j'avais souligné la nécessité de développer un RÉSEAU de petits ports tels qu'il en existait autrefois.

31 OCTOBRE 2023 - 08:39

[OPINION DU LECTEUR] Expansion de nouveaux ports : pas à Contrecoeur, ailleurs, plus petits, moins polluants

Par : Deux Rives

L'article du 17 octobre du journal *Les 2 Rives* arrive juste après les statistiques récentes de l'Administration portuaire de Montréal (APM) : elles montrent que le volume de conteneurs traités à Montréal est en déclin malgré la reprise après COVID. C'est le vice-président, Guillaume Brossard, d'APM, qui l'affirme : « 13% de moins de janvier à juillet ». Si, comme c'est probable, « la tendance se maintient », l'affirmation doit être corrigée : Jusqu'à tout récemment, « les installations actuelles du Port de Montréal [semblaient] arriver à pleine capacité ». Dorénavant, c'est faux.

Pourquoi? Depuis l'inauguration de la Voie maritime en 1956, les deux autres canaux maritimes ont été considérablement agrandis : plus de quatre fois pour Suez! Les gabarits laurentiens, eux, sont restés inchangés. Exactement comme si, à la montée Lapierre, il n'y avait pas l'autoroute 30 (Suez...) mais seulement l'ancienne courbe raide qui y a été rectifiée : n'y circulaient à l'époque que des camions six roues alors qu'aujourd'hui, le trafic peut se faire par convoi articulé.

Or les gigantesques Post-Panamax et Post-Suez, qui ne peuvent emprunter les canaux, doivent faire le tour par les océans. Montréal n'est plus dans le coup et, au pays, c'est Halifax et Vancouver qui accueilleront les nouveaux monstres : on ne peut augmenter la capacité des véhicules – quels qu'ils soient – sans que les voies et les installations de manutention suivent. L'inverse est tout aussi vrai : augmenter la capacité du Port à Contrecoeur n'a guère de sens puisque le fleuve a atteint son gabarit maximal (ne serait-ce qu'à cause du tirant d'air sous les ponts).

Deux réalisations de chez nous confirment une nouvelle vocation du fleuve.

1 – Depuis au moins une décennie, le transport pétrolier n'a cessé de croître sur le Saint-Laurent. L'augmentation est due non seulement à la demande, mais aussi à l'offre : depuis que les silos d'Hydro-Québec ont été récupérés par Kildair, le terminal Sprague de Tracy, « l'un des plus grands terminaux de mazout lourd, [etc.] de classe mondiale », connaît un trafic soutenu de pétroliers de taille moyenne et plus. Il en découle un « cabotage de fleuve » de plus en plus intense.

2 – Juste à côté, sur les fondations de l'ancienne centrale thermique, vient d'être inauguré le terminal de manutention multimodal. Décrite par certains, cette installation est, au contraire, visionnaire. Et soutenue par les faits : les observateurs de notre fleuve auront remarqué l'augmentation fulgurante, cette année, des barges poussées grand format. Largement utilisées pour la construction et la démolition des ponts Champlain, certaines unités pleine longueur bien adaptées à notre échelle sillonnent aujourd'hui le Saint-Laurent. Pour se développer, ce mode d'avenir aux impacts environnementaux les plus réduits a besoin d'un réseau bien implanté de terminaux multimodaux des Grands Lacs jusqu'au Golfe.

Conclusion : après le rêve raté de la Voie maritime (raté, parce le Seawaymax est au gabarit du dernier canal Welland de 1932, et non celui du Panama de l'époque...), le Saint-Laurent est sur le point de retrouver sa pleine vocation : combiner une navigation de type maritime (celle qui est en déclin) avec un gabarit fluvial en plein développement. C'est dans d'autres terminaux multimodaux comme celui – avant-gardiste – de Tracy, que les gouvernements doivent investir. Pas dans l'extension du Port à Contrecoeur.

Joseph A. Soltész, Contrecoeur

L'extension du port de Sorel-Tracy de Q SL va dans cette direction. Mais il appelle de nombreuses et in-contournables réserves environnementales dont certaines rédhibitoires.

Aujourd'hui, on sépare les installations pétrolières de celles de vrac

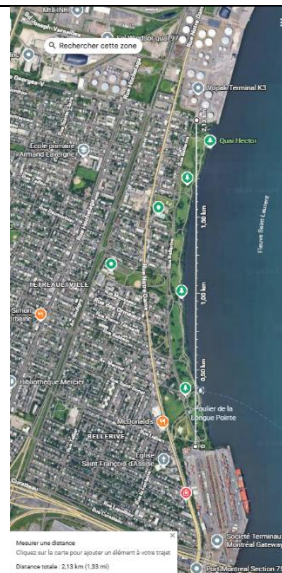
Même si la proximité était autrefois courante, elle n'est plus de mise dans les développements les plus récents pour des raisons de sécurité et environnementales évidentes.

Distances pour quelques exemples que j'ai personnellement abordés d'une manière ou d'une autre :

Dans tout port, le vrac est à distance respectable du pétrolier			
PORT	Vrac etc.	PÉTROLIER	distance
Vancouver	Canada Place	Stanovan Marine Terminal	7,65
		Westridge Marine Terminal	10
Toronto	Portlands	Décommissionnés entre 1.970 et 1.990	
Montréal	Vieux-Port - Etc.		13,5 & 2,13
Québec		Réservoirs Irving	Décommissionnés vers 1.993
	Saint-Romuald	Raffinerie	(Séparée par le Fleuve) 4,19
Cacouna		Ø	Ø
Rimouski		Réservoirs	Décommissionnés (±1.970) (500m)
Baie-Comeau	Traversier	Industriel & pétrolier	2,32
Halifax		Raffinerie	(Séparée par la Baie) 1,66
Saint-Jean (N.-B.)		Raffinerie	(Séparée par la Baie) ±2,32
St-Pierre de Miquelon		Réservoirs	2,45
Iqaluit		Réservoirs	2,5 / 3,26

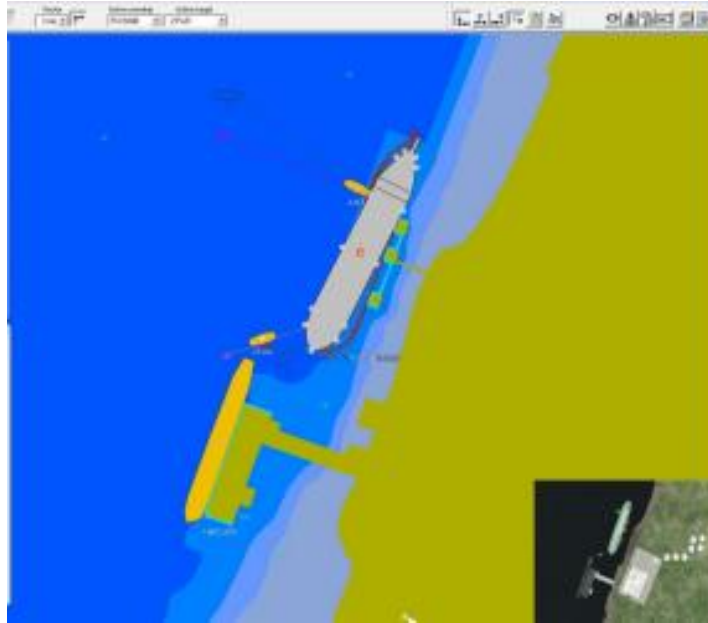
Divers ports on fait machine arrière et décommissionné leurs installations pétrolières. À Québec les réservoirs ont déménagé en face lors du développement de la raffinerie de Saint-Romuald; à Toronto, ils ont purement et simplement quitté le port.

À Montréal, plus de 2 km séparent les portiques de manutention des conteneurs des installations pétrolières.



Dans le projet depuis QSL, les différents navires sont nez-à-nez à quelques dizaines de mètres...

...et non pas à quelques centaines comme l'a signalé le représentant de la compagnie à propos des réservoirs de Sprague...



Pétrolier et vrac (moyen) sont à quelques dizaines de mètres : on se trouve donc en zone ATEX (*Atmosphères Explosibles*)

La protection préconisée par le Service des incendies de la ville de Sorel-Tracy, est-elle suffisante?

Évoquer – comme l'a fait le chef des pompiers - le carburant pour avions est certes impressionnant (**Jet A-1**, le carburant standard international et ses variantes), mais peut-être pas adapté à la situation du complexe industrialo-portuaire.

Des produits différents étant requis pour la grande variété de la production de Sprague, les interventions spécifiques en opérations, produits et matériel auraient dû être détaillés dans les études de QSL.

1. Les plaques étiquettes en forme de losange (250 x 250 mm) qui affichent un symbole (comme des flammes) pour indiquer la **classe de danger** (ex: classe 3 pour les liquides inflammables). [YouTube \(anglais\)](#)
2. Les panneaux orange rectangulaires (300 x 400 mm) qui portent des **numéros d'identification** (le Code de danger en haut et le Numéro ONU du produit en bas). Cependant, dans certains pays (comme au Canada et aux États-Unis), le numéro ONU à 4 chiffres est très souvent directement inscrit au centre du losange rouge de la classe 3. [YouTube \(anglais\)](#)

Voici la liste complète des numéros d'identification ONU correspondants aux différents types de produits pétroliers fréquemment transportés par camion :

Carburants et Combustibles Majeurs

Ces produits portent le code de danger **30** (liquide inflammable) ou **33** (liquide très inflammable). [YouTube \(français\)](#)

- 1203 : Essence (ou Gasoline / Carburant pour moteurs d'automobiles)
- 1202 : Gasole / Diesel / Mazout (Fuel-oil domestique, Huile de chauffe légère)
- 1223 : Kérosène (Carburant pour l'aviation ou usage domestique)
- 1268 : Distillats de pétrole, N.S.A. ou Produits pétroliers, N.S.A. (utilisé pour les carburateurs de pétrole brut léger ou mélanges pétroliers non spécifiques par ailleurs)
- 1863 : Carburant pour moteurs d'aviation à turbine / Jet Fuel [YouTube \(anglais\)](#)

Gaz Liquéfiés de Pétrole (GLP / GPL)

Ces produits appartiennent à la classe de danger 2.1 (Gaz inflammables). Le losange est rouge avec une flamme et le code de danger associé est généralement **22**. [YouTube \(anglais\)](#)

- 1965 : Hydrocarbures gazeux liquéfiés, mélange N.S.A. (Le code universel pour les camions transportant des mélanges de butane et de propane du commerce)
- 1978 : Propane [YouTube \(anglais\)](#)
- 1011 : Butane [YouTube \(anglais\)](#)



Aucune nomenclature des produits traités par SPRAGUE dans les études consultées de QSL

Bitumes et Produits Lourds (Transportés à chaud)

Ces produits portent le losange de la classe 3 ou de la classe 9 (Matières dangereuses diverses). Ils affichent souvent le code de danger **30** ou **99** (Matière transportée à chaud). [YouTube](#)

- 3256 : Liquide transporté à chaud, inflammable, N.S.A. (utilisé pour le bitume ou l'asphalte liquide transporté à une température égale ou supérieure à son point d'éclair) [YouTube](#)
- 3257 : Liquide transporté à chaud, N.S.A. (utilisé pour le bitume routier classique transporté à plus de 100 °C mais sous son point d'éclair)
- 1999 : Goudrons liquides (y compris les liants routiers et les cut-backs de bitume)

Biocarburants et Additifs Pétroliers

Mélanges de plus en plus fréquents dans les camions de distribution. [Canadian Fuel Association](#)

- 3475 : Mélange d'éthanol et d'essence (ou Mélange d'éthanol et de carburant pour moteurs d'automobiles à haute concentration d'éthanol comme le E85)
- 1170 : Éthanol (Alcool éthylique pur utilisé pour l'additif à l'essence)
- 1993 : Liquide inflammable, N.S.A. (généralement utilisé pour les additifs pétroliers ou huiles légères spécifiques) [YouTube](#)

Produits inflammables proches : incendies fulgurants			
Témoignages personnels.			
J'AI ASSISTÉ		J'AI RESENTI	
RIMOUSKI <i>Salle de spectacle</i> 15 – 09 – 2.005 Perte totale arrière	QUÉBEC Manège militaire 4 – 04 – 2.018 Perte totale	SAINTE-FOY Église ND-de-Foy 3 – 05 – 2.012 Perte totale	SAINT-OURS Église I.-Conception 17 – 07 – 2.025 Perte totale
Produits chimiques pyrophoriques proches			Foudre
ZONE HAZLOC (<i>atmosphères explosibles</i>)			
« Les moteurs électriques et à combustion doivent respecter des modes de protection réglementaires stricts. »			
<i>Nombreux et différents pour tous les moteurs, et même les courroies!</i>			
Produits pyrophoriques : interrogations sans réponse dans les études de QSL			

Proportionnellement, la présence du mode pétrolier avec le vrac aux cargaisons variées, est du même ordre – sinon encore plus rapproché – que celle des produits chimiques pyrophoriques.

Il est indéniable que les mesures de sécurité sur le Saint-Laurent sont rigoureuses.

- **Administration de pilotage du Saint-Laurent (APSL) & Corporations de pilotes, dont**
- Corporation des Pilotes du St-Laurent Central
- brevet de capitaine et certificats d'aptitude des pilotes des remorqueurs
- [Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent](#)
- Régulateur/Contrôleur de trafic maritime
- Pilote maritime de l'[Administration Pilotage Saint-Laurent](#)
- [Contrôle des navires par l'État du port \(CNEP\)](#)
- Garde côtière canadienne (GCC)
- GPS et collatéraux, radar, bouées, alignements, pilotes auto, etc.
- ETC. et
- Localement
- [Service de protection et d'intervention d'urgence de Sorel-Tracy \(SPIU\)](#)
- SQ, Ambulances Richelieu, autres corps de pompiers, etc.

Mais pour une sécurité maximum, quelle administration gèrera les opérations de 2 amarrages aussi différents (vrac variable et pétrolier)?

Malgré tout, notre région a connu une séquence d'accidents maritimes (échouements)

		
Federal Yamaska (2025)	Onego Otra (2026)	MV Maccoa (2024)
L'échouement n'est que l'une des avaries – certes des plus spectaculaire -... Avaries de nature aussi nombreuse que les innombrables mesures de sécurité et de protection...		Accidents en région Accidents à QSL? 2.024

Limités à des dégâts matériels et des pertes financières, des accidents plus graves doivent être considérés.

Les documents consultés ne faisant pas référence au GIEC et à Ouranos, (le) pire doit être considéré .

Même si les études environnementales de QSL sont menées en grand nombre, avec soin et bien détaillées, la recherche par mots-clés n'a donné aucun résultat pour celles publiées par le GIEC, Ouranos et Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) et bien d'autres organismes publics ou sociaux.

L'horizon QSL de 100 ans concerne le passé. La communauté scientifique arrive à la conclusion de menaces bien pires dans un horizon beaucoup plus proche. Les récents dégâts majeurs de la queue d'ouragan **Debby** (5 août 2024 en Floride / 9 – 10 août au Québec et en Ontario) le rappellent : **2,5 milliards de dollars** en dommages assurés!

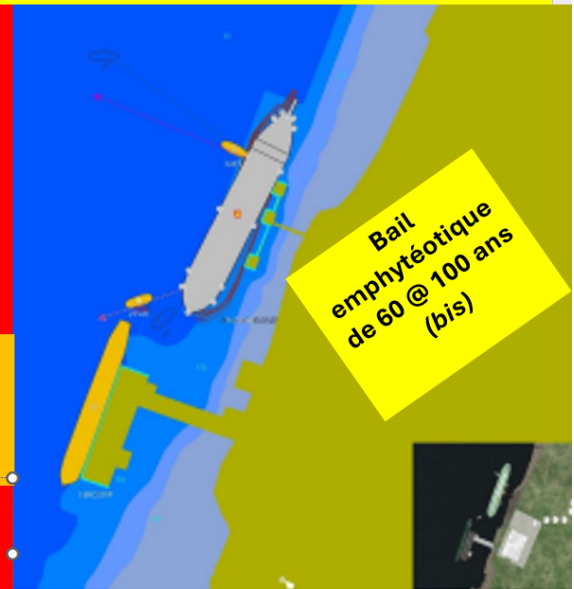
Plus proche que les 35, 60 ou 100 ans évoqués pour le bail emphytéotique?!

**Dans les études consultées de QSL,
AUCUNE référence au GIEC ni à OURANOS (bis)**

- À envisager ou étudier :
- *niveaux d'eau trop bas ;*
- *niveaux d'eau record;*
- *vents d'ouragan au lieu de tempête;*
- *vagues scélérates;*
- **POINTS DE BASCULE GÉNÉRALISÉS**
- **EFFETS à PRÉVOIR :**
- *amarres arrachées;*
- *navires à la dérive, etc.*

IMPOSSIBLE?

**Les dégâts de Debby pas prévus non plus...
L'étude QSL aurait dû aller au-delà...**



Les volumes de carburant entreposés dans un navire pétrolier et un avion ne sont pas comparables

Le principe de précaution étant à la base de tout Service des incendies, les déclarations publiques du chef des pompiers du de la Ville de Sorel-Tracy doivent être confirmées :

- *un SEUL camion-pompe pour des volumes 100 fois supérieurs est-il suffisant?*
- *la variété élevée (et donc de l'indice d'inflammabilité) des produits pétroliers manipulés doit être étudiée et validée.*

L'horizon environnemental proche laissant entrevoir des catastrophes majeures (GIEC / Ouranos / ECCC / etc.), même les risques des réservoirs de Sprague à quelques centaines de mètres seulement, doivent être pris en considération : capacité de stockage totale de 3,2 millions de barils répartie à travers 15 réservoirs (508 759,344 m³ !)

A - Dans les études consultées de QSL,
référence au GIEC ni à OURLANOS ni à ECCC

(SYNTHÈSE)

B - UN SEUL CAMION-POMPE?
UN SEUL AGENT IGNIFUGE?
Produits nombreux et variés
et volumes PAS comparables :



AVION GROS PORTEUR



±300 m³ SEULEMENT (maximum)

HANDYMAX



40 000 à 55 000 m³ selon densité du produit

Bail emphytéotique de 60 @ 100 ans ?

C - Principe de précaution
Une étude environnementale doit tenir compte non seulement des 100 dernières années passées, mais aussi et surtout des prévisions à venir à long terme.

Et donc dans quel avenir?



Accidents actuellement limités aux conséquences matérielles et économiques

MAIS

Produits extrêmement variés (Sprague)



Aucune nomenclature des produits traités par SPRAGUE dans les études consultées de QSL

1. Les plaques étiquettes en forme de losange (250 x 250 mm) qui affichent un symbole (comme des flammes) pour indiquer la classe de danger (ex: classe 3 pour les liquides inflammables).

2. Les panneaux orange rectangulaires (300 x 400 mm) qui portent des numéros d'identification (le Code de danger en haut et le Numéro ONU du produit en bas). Cependant, dans certains pays (comme au Canada et aux États-Unis), le numéro ONU à 4 chiffres est très souvent directement inscrit au centre du losange rouge de la classe 3.

Voici la liste complète des numéros d'identification ONU correspondants aux différents types de produits pétroliers fréquemment transportés par camion :

Carburants et Combustibles Majeurs

Ces produits portent le code de danger 30 (liquide inflammable) ou 33 (liquide très inflammable).

- 1203 : Essence (ou Gasoline / Carburant pour moteurs d'automobiles)
- 1202 : Gasole / Diesel / Mazout (Fuel-oil domestique, Huile de chauffe légère)
- 1223 : Kérosène (Carburant pour l'aviation ou usage domestique)
- 1268 : Distillats de pétrole, N.S.A. ou Produits pétroliers, N.S.A. (utilisé pour les cargaisons de pétrole brut léger ou mélanges pétroliers non spécifiés par ailleurs)
- 1863 : Carburant pour moteurs d'aviation à turbine / Jet Fuel
- 1011 : Butane
- 1012 : Propane
- 1013 : Butane
- 1014 : Propane
- 1015 : Butane
- 1016 : Propane
- 1017 : Butane
- 1018 : Propane
- 1019 : Butane
- 1020 : Propane
- 1021 : Butane
- 1022 : Propane
- 1023 : Butane
- 1024 : Propane
- 1025 : Butane
- 1026 : Propane
- 1027 : Butane
- 1028 : Propane
- 1029 : Butane
- 1030 : Propane
- 1031 : Butane
- 1032 : Propane
- 1033 : Butane
- 1034 : Propane
- 1035 : Butane
- 1036 : Propane
- 1037 : Butane
- 1038 : Propane
- 1039 : Butane
- 1040 : Propane
- 1041 : Butane
- 1042 : Propane
- 1043 : Butane
- 1044 : Propane
- 1045 : Butane
- 1046 : Propane
- 1047 : Butane
- 1048 : Propane
- 1049 : Butane
- 1050 : Propane
- 1051 : Butane
- 1052 : Propane
- 1053 : Butane
- 1054 : Propane
- 1055 : Butane
- 1056 : Propane
- 1057 : Butane
- 1058 : Propane
- 1059 : Butane
- 1060 : Propane
- 1061 : Butane
- 1062 : Propane
- 1063 : Butane
- 1064 : Propane
- 1065 : Butane
- 1066 : Propane
- 1067 : Butane
- 1068 : Propane
- 1069 : Butane
- 1070 : Propane
- 1071 : Butane
- 1072 : Propane
- 1073 : Butane
- 1074 : Propane
- 1075 : Butane
- 1076 : Propane
- 1077 : Butane
- 1078 : Propane
- 1079 : Butane
- 1080 : Propane
- 1081 : Butane
- 1082 : Propane
- 1083 : Butane
- 1084 : Propane
- 1085 : Butane
- 1086 : Propane
- 1087 : Butane
- 1088 : Propane
- 1089 : Butane
- 1090 : Propane
- 1091 : Butane
- 1092 : Propane
- 1093 : Butane
- 1094 : Propane
- 1095 : Butane
- 1096 : Propane
- 1097 : Butane
- 1098 : Propane
- 1099 : Butane
- 1100 : Propane
- 1101 : Butane
- 1102 : Propane
- 1103 : Butane
- 1104 : Propane
- 1105 : Butane
- 1106 : Propane
- 1107 : Butane
- 1108 : Propane
- 1109 : Butane
- 1110 : Propane
- 1111 : Butane
- 1112 : Propane
- 1113 : Butane
- 1114 : Propane
- 1115 : Butane
- 1116 : Propane
- 1117 : Butane
- 1118 : Propane
- 1119 : Butane
- 1120 : Propane
- 1121 : Butane
- 1122 : Propane
- 1123 : Butane
- 1124 : Propane
- 1125 : Butane
- 1126 : Propane
- 1127 : Butane
- 1128 : Propane
- 1129 : Butane
- 1130 : Propane
- 1131 : Butane
- 1132 : Propane
- 1133 : Butane
- 1134 : Propane
- 1135 : Butane
- 1136 : Propane
- 1137 : Butane
- 1138 : Propane
- 1139 : Butane
- 1140 : Propane
- 1141 : Butane
- 1142 : Propane
- 1143 : Butane
- 1144 : Propane
- 1145 : Butane
- 1146 : Propane
- 1147 : Butane
- 1148 : Propane
- 1149 : Butane
- 1150 : Propane
- 1151 : Butane
- 1152 : Propane
- 1153 : Butane
- 1154 : Propane
- 1155 : Butane
- 1156 : Propane
- 1157 : Butane
- 1158 : Propane
- 1159 : Butane
- 1160 : Propane
- 1161 : Butane
- 1162 : Propane
- 1163 : Butane
- 1164 : Propane
- 1165 : Butane
- 1166 : Propane
- 1167 : Butane
- 1168 : Propane
- 1169 : Butane
- 1170 : Propane
- 1171 : Butane
- 1172 : Propane
- 1173 : Butane
- 1174 : Propane
- 1175 : Butane
- 1176 : Propane
- 1177 : Butane
- 1178 : Propane
- 1179 : Butane
- 1180 : Propane
- 1181 : Butane
- 1182 : Propane
- 1183 : Butane
- 1184 : Propane
- 1185 : Butane
- 1186 : Propane
- 1187 : Butane
- 1188 : Propane
- 1189 : Butane
- 1190 : Propane
- 1191 : Butane
- 1192 : Propane
- 1193 : Butane
- 1194 : Propane
- 1195 : Butane
- 1196 : Propane
- 1197 : Butane
- 1198 : Propane
- 1199 : Butane
- 1200 : Propane
- 1201 : Butane
- 1202 : Propane
- 1203 : Butane
- 1204 : Propane
- 1205 : Butane
- 1206 : Propane
- 1207 : Butane
- 1208 : Propane
- 1209 : Butane
- 1210 : Propane
- 1211 : Butane
- 1212 : Propane
- 1213 : Butane
- 1214 : Propane
- 1215 : Butane
- 1216 : Propane
- 1217 : Butane
- 1218 : Propane
- 1219 : Butane
- 1220 : Propane
- 1221 : Butane
- 1222 : Propane
- 1223 : Butane
- 1224 : Propane
- 1225 : Butane
- 1226 : Propane
- 1227 : Butane
- 1228 : Propane
- 1229 : Butane
- 1230 : Propane
- 1231 : Butane
- 1232 : Propane
- 1233 : Butane
- 1234 : Propane
- 1235 : Butane
- 1236 : Propane
- 1237 : Butane
- 1238 : Propane
- 1239 : Butane
- 1240 : Propane
- 1241 : Butane
- 1242 : Propane
- 1243 : Butane
- 1244 : Propane
- 1245 : Butane
- 1246 : Propane
- 1247 : Butane
- 1248 : Propane
- 1249 : Butane
- 1250 : Propane
- 1251 : Butane
- 1252 : Propane
- 1253 : Butane
- 1254 : Propane
- 1255 : Butane
- 1256 : Propane
- 1257 : Butane
- 1258 : Propane
- 1259 : Butane
- 1260 : Propane
- 1261 : Butane
- 1262 : Propane
- 1263 : Butane
- 1264 : Propane
- 1265 : Butane
- 1266 : Propane
- 1267 : Butane
- 1268 : Propane
- 1269 : Butane
- 1270 : Propane
- 1271 : Butane
- 1272 : Propane
- 1273 : Butane
- 1274 : Propane
- 1275 : Butane
- 1276 : Propane
- 1277 : Butane
- 1278 : Propane
- 1279 : Butane
- 1280 : Propane
- 1281 : Butane
- 1282 : Propane
- 1283 : Butane
- 1284 : Propane
- 1285 : Butane
- 1286 : Propane
- 1287 : Butane
- 1288 : Propane
- 1289 : Butane
- 1290 : Propane
- 1291 : Butane
- 1292 : Propane
- 1293 : Butane
- 1294 : Propane
- 1295 : Butane
- 1296 : Propane
- 1297 : Butane
- 1298 : Propane
- 1299 : Butane
- 1300 : Propane
- 1301 : Butane
- 1302 : Propane
- 1303 : Butane
- 1304 : Propane
- 1305 : Butane
- 1306 : Propane
- 1307 : Butane
- 1308 : Propane
- 1309 : Butane
- 1310 : Propane
- 1311 : Butane
- 1312 : Propane
- 1313 : Butane
- 1314 : Propane
- 1315 : Butane
- 1316 : Propane
- 1317 : Butane
- 1318 : Propane
- 1319 : Butane
- 1320 : Propane
- 1321 : Butane
- 1322 : Propane
- 1323 : Butane
- 1324 : Propane
- 1325 : Butane
- 1326 : Propane
- 1327 : Butane
- 1328 : Propane
- 1329 : Butane
- 1330 : Propane
- 1331 : Butane
- 1332 : Propane
- 1333 : Butane
- 1334 : Propane
- 1335 : Butane
- 1336 : Propane
- 1337 : Butane
- 1338 : Propane
- 1339 : Butane
- 1340 : Propane
- 1341 : Butane
- 1342 : Propane
- 1343 : Butane
- 1344 : Propane
- 1345 : Butane
- 1346 : Propane
- 1347 : Butane
- 1348 : Propane
- 1349 : Butane
- 1350 : Propane
- 1351 : Butane
- 1352 : Propane
- 1353 : Butane
- 1354 : Propane
- 1355 : Butane
- 1356 : Propane
- 1357 : Butane
- 1358 : Propane
- 1359 : Butane
- 1360 : Propane
- 1361 : Butane
- 1362 : Propane
- 1363 : Butane
- 1364 : Propane
- 1365 : Butane
- 1366 : Propane
- 1367 : Butane
- 1368 : Propane
- 1369 : Butane
- 1370 : Propane
- 1371 : Butane
- 1372 : Propane
- 1373 : Butane
- 1374 : Propane
- 1375 : Butane
- 1376 : Propane
- 1377 : Butane
- 1378 : Propane
- 1379 : Butane
- 1380 : Propane
- 1381 : Butane
- 1382 : Propane
- 1383 : Butane
- 1384 : Propane
- 1385 : Butane
- 1386 : Propane
- 1387 : Butane
- 1388 : Propane
- 1389 : Butane
- 1390 : Propane
- 1391 : Butane
- 1392 : Propane
- 1393 : Butane
- 1394 : Propane
- 1395 : Butane
- 1396 : Propane
- 1397 : Butane
- 1398 : Propane
- 1399 : Butane
- 1400 : Propane
- 1401 : Butane
- 1402 : Propane
- 1403 : Butane
- 1404 : Propane
- 1405 : Butane
- 1406 : Propane
- 1407 : Butane
- 1408 : Propane
- 1409 : Butane
- 1410 : Propane
- 1411 : Butane
- 1412 : Propane
- 1413 : Butane
- 1414 : Propane
- 1415 : Butane
- 1416 : Propane
- 1417 : Butane
- 1418 : Propane
- 1419 : Butane
- 1420 : Propane
- 1421 : Butane
- 1422 : Propane
- 1423 : Butane
- 1424 : Propane
- 1425 : Butane
- 1426 : Propane
- 1427 : Butane
- 1428 : Propane
- 1429 : Butane
- 1430 : Propane
- 1431 : Butane
- 1432 : Propane
- 1433 : Butane
- 1434 : Propane
- 1435 : Butane
- 1436 : Propane
- 1437 : Butane
- 1438 : Propane
- 1439 : Butane
- 1440 : Propane
- 1441 : Butane
- 1442 : Propane
- 1443 : Butane
- 1444 : Propane
- 1445 : Butane
- 1446 : Propane
- 1447 : Butane
- 1448 : Propane
- 1449 : Butane
- 1450 : Propane
- 1451 : Butane
- 1452 : Propane
- 1453 : Butane
- 1454 : Propane
- 1455 : Butane
- 1456 : Propane
- 1457 : Butane
- 1458 : Propane
- 1459 : Butane
- 1460 : Propane
- 1461 : Butane
- 1462 : Propane
- 1463 : Butane
- 1464 : Propane
- 1465 : Butane
- 1466 : Propane
- 1467 : Butane
- 1468 : Propane
- 1469 : Butane
- 1470 : Propane
- 1471 : Butane
- 1472 : Propane
- 1473 : Butane
- 1474 : Propane
- 1475 : Butane
- 1476 : Propane
- 1477 : Butane
- 1478 : Propane
- 1479 : Butane
- 1480 : Propane
- 1481 : Butane
- 1482 : Propane
- 1483 : Butane
- 1484 : Propane
- 1485 : Butane
- 1486 : Propane
- 1487 : Butane
- 1488 : Propane
- 1489 : Butane
- 1490 : Propane
- 1491 : Butane
- 1492 : Propane
- 1493 : Butane
- 1494 : Propane
- 1495 : Butane
- 1496 : Propane
- 1497 : Butane
- 1498 : Propane
- 1499 : Butane
- 1500 : Propane
- 1501 : Butane
- 1502 : Propane
- 1503 : Butane
- 1504 : Propane
- 1505 : Butane
- 1506 : Propane
- 1507 : Butane
- 1508 : Propane
- 1509 : Butane
- 1510 : Propane
- 1511 : Butane
- 1512 : Propane
- 1513 : Butane
- 1514 : Propane
- 1515 : Butane
- 1516 : Propane
- 1517 : Butane
- 1518 : Propane
- 1519 : Butane
- 1520 : Propane
- 1521 : Butane
- 1522 : Propane
- 1523 : Butane
- 1524 : Propane
- 1525 : Butane
- 1526 : Propane
- 1527 : Butane
- 1528 : Propane
- 1529 : Butane
- 1530 : Propane
- 1531 : Butane
- 1532 : Propane
- 1533 : Butane
- 1534 : Propane
- 1535 : Butane
- 1536 : Propane
- 1537 : Butane
- 1538 : Propane
- 1539 : Butane
- 1540 : Propane
- 1541 : Butane
- 1542 : Propane
- 1543 : Butane
- 1544 : Propane
- 1545 : Butane
- 1546 : Propane
- 1547 : Butane
- 1548 : Propane
- 1549 : Butane
- 1550 : Propane
- 1551 : Butane
- 1552 : Propane
- 1553 : Butane
- 1554 : Propane
- 1555 : Butane
- 1556 : Propane
- 1557 : Butane
- 1558 : Propane
- 1559 : Butane
- 1560 : Propane
- 1561 : Butane
- 1562 : Propane
- 1563 : Butane
- 1564 : Propane
- 1565 : Butane
- 1566 : Propane
- 1567 : Butane
- 1568 : Propane
- 1569 : Butane
- 1570 : Propane
- 1571 : Butane
- 1572 : Propane
- 1573 : Butane
- 1574 : Propane
- 1575 : Butane
- 1576 : Propane
- 1577 : Butane
- 1578 : Propane
- 1579 : Butane
- 1580 : Propane
- 1581 : Butane
- 1582 : Propane
- 1583 : Butane
- 1584 : Propane
- 1585 : Butane
- 1586 : Propane
- 1587 : Butane
- 1588 : Propane
- 1589 : Butane
- 1590 : Propane
- 1591 : Butane
- 1592 : Propane
- 1593 : Butane
- 1594 : Propane
- 1595 : Butane
- 1596 : Propane
- 1597 : Butane
- 1598 : Propane
- 1599 : Butane
- 1600 : Propane
- 1601 : Butane
- 1602 : Propane
- 1603 : Butane
- 1604 : Propane
- 1605 : Butane
- 1606 : Propane
- 1607 : Butane
- 1608 : Propane
- 1609 : Butane
- 1610 : Propane
- 1611 : Butane
- 1612 : Propane
- 1613 : Butane
- 1614 : Propane
- 1615 : Butane
- 1616 : Propane
- 1617 : Butane
- 1618 : Propane
- 1619 : Butane
- 1620 : Propane
- 1621 : Butane
- 1622 : Propane
- 1623 : Butane
- 1624 : Propane
- 1625 : Butane
- 1626 : Propane
- 1627 : Butane
- 1628 : Propane
- 1629 : Butane
- 1630 : Propane
- 1631 : Butane
- 1632 : Propane
- 1633 : Butane
- 1634 : Propane
- 1635 : Butane
- 1636 : Propane
- 1637 : Butane
- 1638 : Propane
- 1639 : Butane
- 1640 : Propane
- 1641 : Butane
- 1642 : Propane
- 1643 : Butane
- 1644 : Propane
- 1645 : Butane
- 1646 : Propane
- 1647 : Butane
- 1648 : Propane
- 1649 : Butane
- 1650 : Propane
- 1651 : Butane
- 1652 : Propane
- 1653 : Butane
- 1654 : Propane
- 1655 : Butane
- 1656 : Propane
- 1657 : Butane
- 1658 : Propane
- 1659 : Butane
- 1660 : Propane
- 1661 : Butane
- 1662 : Propane
- 1663 : Butane
- 1664 : Propane
- 1665 : Butane
- 1666 : Propane
- 1667 : Butane
- 1668 : Propane
- 1669 : Butane
- 1670 : Propane
- 1671 : Butane
- 1672 : Propane
- 1673 : Butane
- 1674 : Propane
- 1675 : Butane
- 1676 : Propane
- 1677 : Butane
- 1678 : Propane
- 1679 : Butane
- 1680 : Propane
- 1681 : Butane
- 1682 : Propane
- 1683 : Butane
- 1684 : Propane
- 1685 : Butane
- 1686 : Propane
- 1687 : Butane
- 1688 : Propane
- 1689 : Butane
- 1690 : Propane
- 1691 : Butane
- 1692 : Propane
- 1693 : Butane
- 1694 : Propane
- 1695 : Butane
- 1696 : Propane
- 1697 : Butane
- 1698 : Propane
- 1699 : Butane
- 1700 : Propane
- 1701 : Butane
- 1702 : Propane
- 1703 : Butane
- 1704 : Propane
- 1705 : Butane
- 1706 : Propane
- 1707 : Butane
- 1708 : Propane
- 1709 : Butane
- 1710 : Propane
- 1711 : Butane
- 1712 : Propane
- 1713 : Butane
- 1714 : Propane
- 1715 : Butane
- 1716 : Propane
- 1717 : Butane
- 1718 : Propane
- 1719 : Butane
- 1720 : Propane
- 1721 : Butane
- 1722 : Propane
- 1723 : Butane
- 1724 : Propane
- 1725 : Butane
- 1726 : Propane
- 1727 : Butane
- 1728 : Propane
- 1729 : Butane
- 1730 : Propane
- 1731 : Butane
- 1732 : Propane
- 1733 : Butane
- 1734 : Propane
- 1735 : Butane
- 1736 : Propane
- 1737 : Butane
- 1738 : Propane
- 1739 : Butane
- 1740 : Propane
- 1741 : Butane
- 1742 : Propane
- 1743 : Butane
- 1744 : Propane
- 1745 : Butane
- 1746 : Propane
- 1747 : Butane
- 1748 : Propane
- 1749 : Butane
- 1750 : Propane
- 1751 : Butane
- 1752 : Propane
- 1753 : Butane
- 1754 : Propane
- 1755 : Butane
- 1756 : Propane
- 1757 : Butane
- 1758 : Propane
- 1759 : Butane
- 1760 : Propane
- 1761 : Butane
- 1762 : Propane
- 1763 : Butane
- 1764 : Propane
- 1765 : Butane
- 1766 : Propane
- 1767 : Butane
- 1768 : Propane
- 1769 : Butane
- 1770 : Propane
- 1771 : Butane
- 1772 : Propane
- 1773 : Butane
- 1774 : Propane
- 1775 : Butane
- 1776 : Propane
- 1777 : Butane
- 1778 : Propane
- 1779 : Butane
- 1780 : Propane
- 1781 : Butane
- 1782 : Propane
- 1783 : Butane
- 1784 : Propane
- 1785 : Butane
- 1786 : Propane
- 1787 : Butane
- 1788 : Propane
- 1789 : Butane
<

Le projet de port QSL combiné ne peut être dissocié de zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy (ZIP)

Nous l'avons montré : les deux postes d'amarrage de **nature radicalement différentes** (vrac et pétrolier) sont disposés nez-à-nez, à **proximité**, en **contiguïté étroites** du complexe ZIP ainsi généré.

Si, pour les études, il a été légitime et louable de dissocier les compétences techniques d'une installation pétrolière de celles d'un complexe commercial, pour les opérations de l'ensemble du complexe, les études environnementales doivent être effectuée globalement.

À titre d'exemple seulement, le volume de camions a constitué la nuisance majeure évoquée et discutée. Doivent donc être pris en considération **à la fois** le volume des camionnages induit par QSL **et** celui du secteur industriel et commercial.

Or celui-ci – le représentant de la Ville l'a bien souligné (bravo!) – est en pleine expansion!

Toutes les études environnementales doivent être vues sous cet angle conjoint.

Un projet économiquement porteur... mais environnementalement TRONQUÉ	
Zone industrialo-portuaire (ZIP)	NÉGATIF
Sommaire des déclarations officielles « Tout va pour le mieux! »	Volume considérable d'études : LIMITÉES au projet QSL AUCUNE étude globale incluant la ZIP
Développement fulgurant de la ZIP Étude d'impacts de milieu négatifs : Ø	Nuisances environnementales annexées: Ø
À l'origine, les projets ZIP & QSL ne faisaient qu'un À nouveau, ils évoluent ensemble. PREUVE? le CAMIONNAGE additionné!	



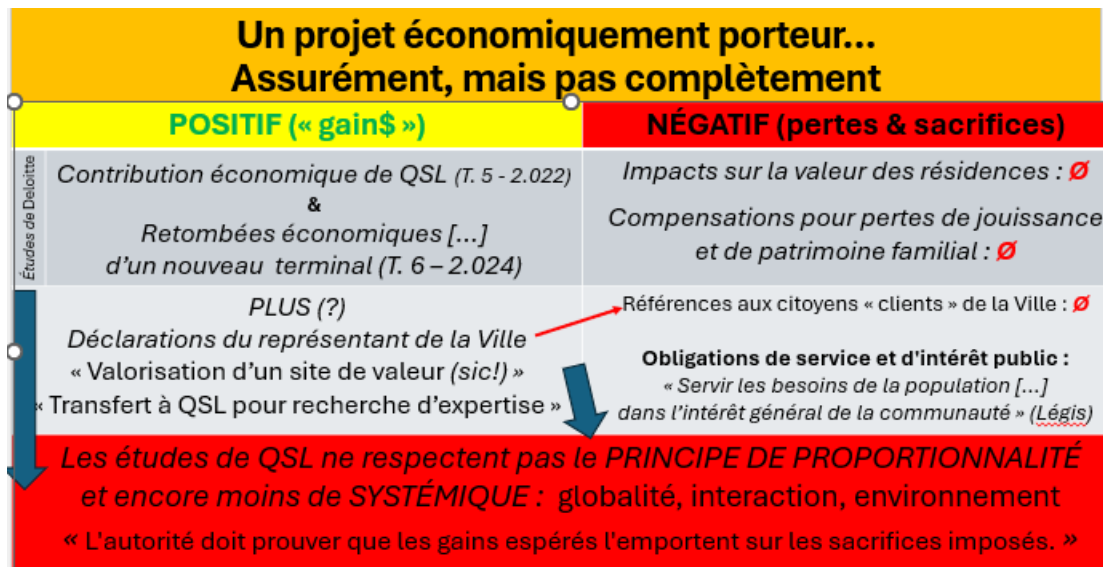
Le projet de port QSL, établi dans une zone urbanisée mixte, ne tient pas compte des résidents

Aussi bien la Municipalité que les études de QSL ont vanté les retombées économiques du projet. Celles de la firme Deloitte sont même parmi les premières effectuées.

Si méritoires que soient ces considérations, elles ont complètement occulté le principe de **proportionnalité** voulant que toute autorité a l'obligation de « **prouver que les gains espérés l'emportent sur les sacrifices imposés.** »

En ce qui concerne les quelques résidents du secteur, cette preuve n'a pas été faite. Le rapport de QSL se limite à documenter la conformité du projet par rapport à un nombre impressionnant de règlements.

Dans sa déclaration publique, le représentant de la Ville n'a évoqué que les gains économiques; pas une seule fois il n'a tenu compte des nuisances inévitables aux citoyens – que la Ville est censée protéger – et à leurs biens : nuisances annexées de toutes sortes, pertes de jouissance et de patrimoine familial, etc.



Un autre projet de QSL, celui de Beauport, met en lumière des approches très différentes qui remettent en cause, sinon invalident celle retenue à Sorel-Tracy :



L'intermodal étant à la mode, le projet de QSL oublie le chemin de fer tout proche!

Les effets dévastateurs de l'augmentation du camionnage se sont immédiatement faits sentir à Contre-cœur où, depuis l'ouverture du chantier du Port de Montréal, des vastes pans du réseau routier se sont effondrés à la vitesse de l'éclair.

À Sorel-Tracy, l'accroissement inévitable du camionnage combiné dans les secteurs portuaire et industriel réunis, ne pourra voir que des effets comparables.

Il est regrettable que les études de QSL aient omis d'inclure *la* solution : le ferroviaire, pourtant tout proche (à peine 500 m.) Pourtant, le terminal multimodal, permettant de transborder aussi bien dans des camions que dans des wagons, est *la solution* disponible dans les terminaux portuaires.

Sachant que, sur sa voie DÉDIÉE, « un seul wagon de chemin de fer équivaut à environ 4 camions semi-remorques en capacité de chargement net » SUR LA ROUTE, dans le cas présent, cette réduction des nuisances s'impose : le ferroviaire épargne le réseau routier!

Depuis moins d'un an que le port de Contrecoeur est en construction, le réseau au routier local est déjà largement EFFONDRE.

SOLUTION : recours complémentaire au ferroviaire

Antenne disponible à quelque 500 m
Technique : terminal multimodal



L'Intermodal est non seulement « à la mode ... », il permet l'optimisation des transbordements avec RÉDUCTION des nuisances...

« Un seul wagon de chemin de fer – sur sa voie DÉDIÉE - équivaut à environ 4 camions semi-remorques de chargement net SUR LA ROUTE. »

Le projet QSL est méritoire en termes de logistique, d'économies de toutes sortes, de vision...

Il s'inscrit parfaitement dans la nécessité de réduire le transport par camions, de développer un réseau de petits et moyens ports régionaux.

Il est porteur de promesses d'économies environnementales à tous les échelons possible et imaginable.

Malheureusement il ne tient pas compte de quelques facteurs environnementaux essentiels :

- la proximité trop élevée des navires de vrac et pétroliers et même des installations de Sprague;
- le fractionnement du projet industrialo-portuaire...
- ... qui aurait dû être traité comme une seule entité administrative et environnementale;
- enfin l'enclavement des résidences avec les nuisances notables pour les résidents et leurs biens.

Les études de QSL sont dépassées par les dérèglements climatiques, géopolitiques et logistiques.

À force de rapports, d'études, de commissions, le projet se fait rattraper par la combinaison des dérèglements climatiques et géopolitiques, tout méritoire qu'il soit.

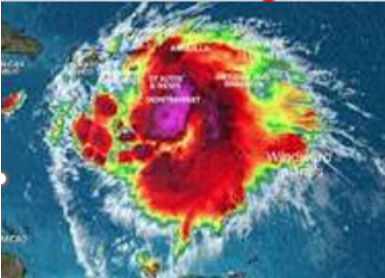
Par exemple, ils ne s'inscrivent pas dans une politique des petits et moyens ports comme le préconisent certains mouvements et certaines études plus ou moins officiels.

Conclusion : se réfugier derrière les chiffres de la conformité aux normes ne suffit pas pour évaluer correctement – systématiquement - les impacts sur les résidents humains, leurs proches, leurs biens, leur patrimoine familial.

❶ Climatiques

Les études de QSL sont subitement dépassées par les dérèglements climatiques, géopolitiques et logistiques.

❶ Les ouragans : les témoins des prévisions météorologiques



Ouragans Fiona et Juan en Nouvelle-Écosse (2.023) Debby, etc.



« La limite maximale absolue pour un système considéré comme "ouragan" (sans transition extratropicale complète) frôle le **50° Nord** au large de Terre-Neuve. »

Concordant avec nombre d'autres événements, de pollution notamment, ces phénomènes et limites, exceptionnels par le passé, deviennent la règle *environnementale* de l'avenir (GIECC, Ouranos, ECCC.)

Personnellement, j'y suis d'autant plus sensible que le climatoscepticisme progresse partout non seulement à la vitesse de l'éclair, mais à l'intensité et à la fréquence croissante des ouragans et autres dérèglements climatiques eux-mêmes.

Les organismes publics dotés de moyens d'investigation considérables, ne peuvent éluder ces considérations incontournables.

Quand Katrina est passée au-dessus du Québec, je me suis abrité dans le meilleur port à proximité. En dépit du fait que j'ai sorti toutes mes amarres possible et imaginable, un certain nombre d'aussières ont été sectionnées! Mon bateau, mon équipage et moi-même nous en sommes sortis indemnes.

Depuis, je suis très sensible au fait que ce n'était qu'un début!

② Géopolitiques

Chaque crise politique internationale majeure a entraîné un point de bascule critique dans la logistique de transport maritime. Les récentes fermetures ou restrictions des détroits d'Ormuz et de Bab el-Mandab ont incité cette fois encore les armateurs maritimes à se doter d'une flotte impressionnante de porte-conteneurs.

« Les **super porte-conteneurs** (généralement classés comme *Ultra Large Container Vessels* - ULCV ou *Megamax*) et leurs **ports dédiés** forment la colonne vertébrale du commerce mondial. Pour maximiser les économies d'échelle, ces navires géants requièrent des infrastructures d'accueil hors normes.

Des navires, comme le *MSC Irina* ou l' *Ever Ace*, ont atteint des dimensions gigantesques pour rationaliser le coût de transport par boîte :

- **Capacité gigantesque** : Ils transportent entre **18 000 et plus de 24 000 EVP** (Équivalent Vingt Pieds, l'unité de mesure d'un conteneur standard).
- **Dimensions extrêmes** : Une longueur standardisée de près de **400 mètres**, une largeur (*maître-bau*) d'environ **61 mètres**, permettant d'aligner jusqu'à 24 rangées de conteneurs côte à côte.
- **Tirant d'eau profond** : Lorsqu'ils sont pleinement chargés, la coque s'enfonce jusqu'à **16 à 17 mètres** sous le niveau de l'eau, ce qui leur interdit l'accès à la majorité des ports fluviaux ou côtiers classiques.
- **Propulsion et transition énergétique** : Dotés de moteurs développant plus de 60 000 chevaux.

③ Logistiques

Pour le **transbordement** dorénavant presque exclusivement automatisé, ces géants nécessitent un **terminal de haute mer** doté de caractéristiques techniques bien spécifiques :

- Un tirant d'eau d'au moins **16,5 à 18 mètres** à marée basse.
- Des portiques de quai dits *Super Post-Panamax*, capables de se déployer sur plus de 60 mètres de large pour décharger le navire.
- Une intermodalité massive (connexions directes aux réseaux ferroviaires lourds et flottes de barges).



(80 pieds – près de 25 m au-dessus du pont!)

Bref, les gros-porteurs coupent l'eau sous la quille QSL

SOMMAIRE ET RECOMMANDATIONS

Considérant que, dans le complexe industrialo-portuaire, le projet QSL se *présente* comme méritoire et nécessaire, il est recommandé

- vu la contiguïté du vrac et du pétrolier, plus ou moins courante dans le passé, que soit réévaluée, à l'aune des habitudes et des règlements nouveaux, la séparation devenue usuelle des deux modes;
- en dépit des innombrables organismes voués à la sécurité du transport maritime, que les précautions et interventions éventuelles en cas d'accident soient réexaminées en fonction du volume et de la variété considérables de produits pétroliers manipulés sur place et entreposés à proximité;
- que les études, notamment environnementales, au lieu de s'en tenir seulement aux 100 dernières années passées, prennent également en compte celles réalisées par le GIEC, Ouranos, l'ECCC et bien d'autres pour l'avenir proche (plus proche que les 35, 60 ou 100 (?) ans du bail emphytéotique);
- que l'ensemble du projet soit revu non seulement sous l'angle portuaire, mais, *globalement*, sous celui sous lequel il s'inscrit de fait, c'ad le complexe *industrialo-portuaire*;
- étant donné les revenus considérables escomptés du projet, que, en vertu du principe de proportionnalité, les effets négatifs sur les citoyens résidant dans la zone, leurs résidences, leurs proches, leur patrimoine familial soient justement et adéquatement compensés, matériellement, humainement et financièrement;
- que, pour atténuer le problème-phare du projet, le camionnage non seulement portuaire, mais aussi combiné avec « *l'industrialo-* », l'embranchement à la voie ferrée proche soit réalisé sur le site avec un terminal multimodal (camions et wagons.)

Je vous remercie.

Joseph A. Soltész
Citoyen de Contrecoeur

29 septembre 2026

Avertissement

- L'ensemble des documents n'ayant pas été présentés à la bibliothèque publique de Sorel-Tracy en dépit de l'annonce lors de la séance d'informations publique;
- ces documents n'ayant pas été envoyés par le représentant de QSL en dépit de la demande expresse du demandeur;
- ces documents n'ayant été reçus que tardivement sous forme numérique;
- cette présentation convenant mal à une consultation visuelle efficace;
- la recherche par mots-clés n'étant pas garante de résultats ni d'efficacité;

l'auteur du présent mémoire
déploie les erreurs, les omissions, les oublis, les doubles-emplois, etc.
en découlant.

Il prie la Ministre, la Présidente et la Commission
de bien vouloir en tenir compte.

N.B. Citations aux termes près

Je vous en remercie.

Conclusions : *pronostic*

- Deux projets portuaires dans la même région! L'un d'utilité publique, QSL; l'autre le port de Contrecœur (CTC), sans avenir et rendu désuet par le géopolitique!
- CTC dénoncé comme obsolète par les chercheurs de l'UQÀM (Éric Pineault) et de l'Université de Waterloo (Henri Chevalier) dans l'étude commandée par [SNAP Québec](#) (Société pour la nature et les parcs)...
- ... CTC vient de recevoir son coup de mort suite aux fermetures ou restrictions des détroits d'Ormuz et de Bab-el-Mandab...
- Comme à chaque crise internationale, les armateurs investissent dans des bateaux de + en + gros : **Megamax-24** (400 m x 61 x 16,5) : 24.000 EVP! (*équivalent 20 pieds*)
- Actuellement limité à 8 ports automatisés en Asie (expédition) et en Europe (réception), 4 nord-américains s'y ajouteront prochainement, restreignant d'autant Montréal et CTC.
- Vu le rapport de 5 à 1 entre la taille d'un Megamax et d'un Harbortainer, à près de 8 pour 1 en capacité de transport de marchandises (tonnage)...

...MON PRONOSTIC EST

- QSL pourra s'installer à Contrecœur quand Sorel-Tracy sera saturé.

Ce n'est pas ce genre de petits ports que j'ai préconisés...

Mais ce serait une manière d'éviter un gaspillage annoncé encore plus gros!

C'est à Contrecœur que QSL aurait dû s'installer!

BIBLIOGRAPHIE consultée et disponible en ligne

Auteur :

<https://les2rives.com/opinion-du-lecteur-expansion-de-nouveaux-ports-pas-a-contrecoeur-aileurs-plus-petits-moins-polluants/>

QSL et BAPE :

[Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire à Sorel-Tracy - BAPE - Documentation du dossier](#)

<https://www.bape.gouv.qc.ca/fr/dossiers/nouveau-terminal-sorel-tracy/documentation/?page=1#filtres-recherche>

Autres :

<https://lactualite.com/actualites/lexpansion-du-port-serait-non-rentable-selon-une-etude-commandee-par-la-snap/>

<https://les2rives.com/une-etude-met-en-doute-la-pertinence-de-lexpansion-du-port-de-montreal-a-contrecoeur/>

<https://www.ledevoir.com/actualites/environnement/947715/etude-remet-question-viabilite-economique-port-contrecoeur>

<https://mods.paradoxplaza.com/mods/133978/Any>

<https://www.cmacgm-group.com/fr/actualites-media/cma-cgm-fait-lacquisition-de-deux-terminals-strategiques-dans-le-port-de-new-york>

<https://globalmaritimehub.com/north-american-port-volumes-remain-strong-in-june/>

<https://maritime-executive.com/editorials/mega-container-ship-port-for-eastern-canada>

<https://www.brookesbell.com/news-and-knowledge/a-guide-to-bulk-vessel-sizes/>

<https://www.clarksons.com/home/glossary/v/a-guide-to-bulk-vessel-sizes/>

<https://fr.wikipedia.org/wiki/Bab-el-Mandeb>

<https://www.globalcharter.com/fr/post/types-of-jet-fuel>

<https://www.pegase-energies.com/2024/06/10/carburant-aviation-avgas-100ll-jet-a1-ul-avion/>

https://earth.google.com/web/search/iqaluit/@63.75789738,-68.57020212,43.41667813a,25689.92949433d,35y,54.28732872h,0t,0r/data=CjoaDAoIL20vMD-NyXzEYASImCiQJ27_xcctxRkAR3L_xcctxRsAZwrkQ4ICzTEAhwLkQ4ICzTMBCAggBOgMKATB-CAggASg0I_____ARAA?authuser=0

<https://www.spragueenergy.com/kildair/about-us/>

<https://qsl.com/our-network/sorel-tracy-maritime-terminal/>

<https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/organisation/affaires-internationales/partenariats-organisations/groupe-experts-intergouvernemental-changements-climatiques.html>

<https://climate-change.canada.ca/centre-aide/Index>

<https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/changements-climatiques/centre-canadien-services-climatiques.html>

<https://changingclimate.ca/fr/>

<https://institutclimatique.ca/>

https://bac-quebec.qc.ca/media/kozngael/nr-2024-09-10-qc_flooding_estimates_sept4-24_v04_pb_fr.pdf

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2104332/dommages-ouragan-debby-couts>

<https://coast.noaa.gov/hurricanes/#map=4/32/-80>

<https://www.nhc.noaa.gov/data/tcr/index.php?season=2022&basin=atl>

<https://www.arcgis.com/home/item.html?id=0cc8050831a145289408f6dac8d4ad7b#overview>

https://www.notre-planete.info/terre/risques_naturels/cyclones/carte-monde.php

<https://noaa.hub.arcgis.com/maps/ec2d40d002a34da389254571f768e35f/about>

https://www.google.com/search?sca_esv=3e3a42b854afc954&rlz=1C1RXQR_enCA1144CA1144&sxsrf=APpeQnUl3Nryh5xaUa1or9YHPnKjaqDh5Q:1790514726078&udm=2&fbs=ABfTbFUDad-geu2mn4mYJ8iEZ1GUDfVrewbjOAvC-AFzI3TaZTUgrHoCU1bl-ReH_quXgz2Rolu3tHNgF1wwj_rkTxa6dYHLry4T-9JibCL0G8j-UJTRLks0Su-NeHdxUV34bU0vP_NENe09WsVR5bJQKRRTx0a1lqzMREDRWy75vBOSncDfPGBusShY2BBKrpzhNk-GozQSKA-uwDLbpvfbsbgdj46ezupCBg&q=photos+des+ouragans+juan+et+fiona+et+leurs+d%C3%A9g%C3%A2ts&sa=X&ved=2ahU-KEwi23NmR646XAxU8CoYAHbmlGcEQtKgLegQIExAB&biw=993&bih=1175&dpr=0.8#sv=CAMSUXoyKhBL-TNaQkU5SmVnM1VEU2hNMg4zWkJFOUpIZzNVRFNtToONWstb0ViUFpESHp3LU0gBCoXCgFzEhBL-TNaQkU5SmVnM1VEU2hNGAEwATgAGAcgpfvLuQ9KCBABGAEGASgB

https://www.lemonde.fr/planete/article/2022/09/26/ouragans-l-est-du-canada-meurtri-par-le-passage-de-fiona-la-floride-et-cuba-attendent-l-arrivee-de-ian_6143147_3244.html?srsltid=AU7gw4Xw5uBPglEncq8aKuS2OWcbHUZ9fWvVsTGdPTujGL0YQaAvSipg

<https://www.meteomedia.com/fr/nouvelles/meteo/previsions/fiona-pourrait-prendre-le-chemin-du-canada>

<https://fr.wikipedia.org/wiki/Handymax>

<https://www.hapag-lloyd.com/fr/company.html>

<https://vitrinelinguistique.oqlf.gouv.qc.ca/fiche-gdt/fiche/8876147/tirant-deau>

https://fr.wikipedia.org/wiki/Tirant_d'eau

<https://www.whiztec.com/glossary/ultra-large-container-ship/>

<https://www.freightamigo.com/en/glossary/ultra-large-container-ship/>

https://en.wikipedia.org/wiki/Container_ship

https://beacon.com/glossary/ultra-large-container-vessels-ulcv?2dc4ad3a_page=3

<https://artemusgroupusa.com/largest-shipping-ports-in-the-world/>

<https://www.freightwaves.com/news/china-gains-as-geopolitics-redraws-new-global-container-port-rankings>

<https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/gestion-substances-toxiques/liste-loi-canadienne-protection-environnement/sulfonate-perfluorooctane/mousses-pellicule-substances-toxiques-interdites.html>

<https://www.preventica.com/magazine/actualites/protection-contre-lincendie-comment-choisir-le-bon-emulseur-28022019>

<https://www.profoam.it/emulseurs-secteurs-dactivites/>

<https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/gestion-substances-toxiques/liste-loi-canadienne-protection-environnement/sulfonate-perfluorooctane/mousses-pellicule-substances-toxiques-interdites.html>

<https://safetysourcefire.ca/fr/categorie-produit/fire-suppression/foam/>

ANNEXE : lettres de demande d'accès à l'information

Ville de Sorel-Tracy

71, rue Charlotte, C.P. 368,
Sorel-Tracy
Qc J3P 7K1

Contrecoeur, le 3 septembre 2026

Objet : demande d'accès à l'information pour une présentation au BAPE sur le projet de QSL à Tracy

Madame, Monsieur,

Pour le dépôt d'un mémoire auprès du BAPE sur le sujet ci-dessus, je vous saurais gré de me faire parvenir les documents suivants :

- contrat de cession du terrain, de l'équipement et des bâtiments par Hydro-Québec à la Ville
- contrat du bail [emphytéotique](#) de la Ville avec Kildair
- contrat du bail [emphytéotique](#) de la Ville avec QSL
- document d'approbation par Québec de la zone industrialo-portuaire en tant que zone industrielle (ZI)

Ces documents étant demandés pour une intervention publique , veuillez me les envoyer sans frais.

Étant donné les délais très courts pour présenter un mémoire, je vous saurais gré de faire en sorte que ces documents me parviennent dans le délai imparti par la loi de l'accès à l'information.

Je vous remercie

Joseph A. Soltész
7000, route Marie-Victorin
Contrecoeur
QC J0L 1C0
solteszja@gmail.com

Ressources naturelles Canada (ministère fédéral)
580, rue Booth
Ottawa
(Ontario) K1A 0E4

Contrecoeur, le 3 septembre 2026

Objet : demande d'accès à l'information pour une présentation au BAPE sur le projet de QSL à Tracy

Madame, Monsieur,

Pour le dépôt d'un mémoire auprès du BAPE sur le sujet ci-dessus, je vous saurais gré de me faire parvenir les documents suivants :

- exemplaire en français du code ISPS de l'OMI;
- bureau et responsables au Canada de ce code;
- liste des incidents / accidents majeurs des navires sur le Saint-Laurent depuis 2020;
- démolition de la tête du quai du port de Portneuf et autres rénovations maritimes majeures.

Ces documents étant demandés pour une intervention publique , veuillez me les envoyer sans frais.

Étant donné les délais très courts pour présenter un mémoire, je vous saurais gré de faire en sorte que ces documents me parviennent dans le délai imparti par la loi de l'accès à l'information.

Je vous remercie

Joseph A. Soltész
7000, route Marie-Victorin
Contrecoeur
QC J0L 1C0
solteszja@gmail.com

Transports Canada
401 – 1550 avenue d'Estimauville
Québec
Qc J3P 7K1

Contrecoeur, le 3 septembre 2026

Objet : demande d'accès à l'information pour une présentation au BAPE sur le projet de QSL à Tracy

Madame, Monsieur,

Pour le dépôt d'un mémoire auprès du BAPE sur le sujet ci-dessus, je vous saurais gré de me faire parvenir les documents suivants :

- exemplaire en français du code ISPS de l'OMI;
- bureau et responsables au Canada de ce code;
- liste des incidents / accidents majeurs des navires sur le Saint-Laurent depuis 2020;
- démolition de la tête du quai du port de Portneuf et autres rénovations maritimes majeures.

Ces documents étant demandés pour une intervention publique , veuillez me les envoyer sans frais.

Étant donné les délais très courts pour présenter un mémoire, je vous saurais gré de faire en sorte que ces documents me parviennent dans le délai imparti par la loi de l'accès à l'information.

Je vous remercie

Joseph A. Soltész