

*Mémoire déposé dans le cadre de l'examen public du BAPE
pour le projet de construction et d'exploitation d'un
nouveau terminal portuaire, situé à Sorel-Tracy par QSL
International Ltée.*

Auteur

Michel Pagé

Pour une cohésion citoyenne au sein d'une société pérenne

26 septembre 2026

Sous toute réserve, donné le peu de temps imparti et l'absence de soutien aux citoyens

Contexte général

Ledit projet pose de nombreux problèmes et de diverses manières, par sa conception et ses opérations ce tant pour des résidents, le public en général, pour la santé des enfants, en termes des effets cumulatifs, interactifs et additifs pour la santé environnementale et la santé de l'environnement, - et qui compromettraient assurément la qualité de vie en général. *Il est entendu que ledit projet est susceptible d'entraîner des effets négatifs et certains de ces effets pourraient être importants tant pour des individus que pour la collectivité et se traduiraient par une hausse potentielle de la morbidité et la mortalité à long terme-*

Il s'inscrit dans une longue chaîne de projets introduits à la pièce, sans évaluation des impacts cumulatifs de toutes les industries actuelles et maintenant en construction qui accumuleraient les nuisances sonores, notamment le bruit de l'opération des navires et des transbordements et le trafic industriel généré et la pollution lumineuse liée à ce genre d'infrastructure de quai industriel flottant. -La dégradation de la qualité de l'air ajouterait aux impacts déjà analysés par la DSP. – Un panache d'air contaminé entretenu par les opérations pourrait même s'étendre **au-dessus d'une école primaire et d'une garderie**, exposant des enfants à des concentrations accrues de polluants atmosphériques. On franchirait ainsi un **nouveau seuil de détérioration** de la qualité de l'air et de l'eau dans la région, aggravant des conditions environnementales déjà fragilisées.

Globalement, *Les évaluations habituelles ne tiennent pas en compte tous les impacts cumulatifs, interactifs et itératifs [...]. « Aussi longtemps que vous ne faites pas une évaluation qui tienne compte de l'intégralité des impacts, rien n'aura été fait pour évaluer systématiquement ledit projet, pas plus que tout autre introduit à la pièce. » (cité journal local). C'est le thème central que nous avons défendu au cours des audiences de l'Agence fédérale d'évaluation. Les étalements de projets brutalistes présentés à la pièce dévastent sans tenir compte d'un devoir de cohérence d'ensemble du territoire et, ici, de la partie fluviale du Saint-Laurent... Ainsi sur Contrecoeur, sur Sorel-Tracy, et conséquemment sur le Lac Saint-Pierre par effet d'entraînement. Les impacts additifs, cumulatifs et interactifs de ces projets, combinés à la dépossession de l'accès public aux berges et à l'eau, profitent essentiellement aux promoteurs, au détriment de l'environnement, de la qualité de vie des citoyens et du tissu humain et social des communautés.*

De telles transformations — qui privatisent des espaces collectifs, dégradent les milieux naturels et accentuent les nuisances — ne sont pas porteuses de prospérité économique à long terme. Elles affaiblissent plutôt les écosystèmes, la santé publique et l'avenir des collectivités qui dépendent de la santé du fleuve -une priorité nationale-.

L'étude des impacts est complexe, et le citoyen isolé est désavantagé, sans le support financier de l'État, contrairement au promoteur qui aura reçu ou recevra des subventions substantielles¹. Il est injuste de demander au citoyen de déposer des mémoires ou d'intervenir efficacement : il y a déjà là deux poids deux mesures. N'ayant pas les moyens de mener toutes les études normales, je vais donc procéder par thèmes analytiques pour faire comprendre au BAPE, et éventuellement au ministère de l'Environnement, toute la dichotomie et des failles dudit projet. ET, QU'ALORS LE PROJET NE PEUT PAS ÊTRE recommandé par le BAPE, et encore moins agréé par le ministère de l'Environnement... On ne peut pas honnêtement faire porter les tares des dégradations des écosystèmes et de l'environnement à la population sous prétexte de minces avantages économiques qui en vérité se résument en des gains financiers ou en la **mainmise d'assises foncières et maritimes** revenant au bien collectif pour quelques entreprises privées, une tension classique entre les intérêts corporatifs et les biens communs, et qui pourrait trahir des tractations de mauvais aloi. Et là encore, il faudrait tout remettre en question.

¹ Gouvernement provincial : Une subvention de 7 621 487 \$ a été confirmée le 31 janvier 2025 par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (via le Programme d'investissement en infrastructures maritimes) pour l'agrandissement du terminal maritime et la mise en place d'infrastructures intermodales. Gouvernement fédéral : Une contribution de 13,6 millions de dollars a été annoncée le 18 octobre 2024 par Transports Canada pour l'installation du quai flottant et la réfection des infrastructures portuaires.

Présentation thématique des situations de problèmes

1. Pour les résidents immédiats et les citoyens résidant sous le vent dominant - en toute solidarité-

Des citoyens se sont déjà insurgés contre les nuisances sonores anticipées : le bruit nocturne des navires, les opérations de chargement et de déchargement, le va-et-vient des transports de marchandises, et ainsi de suite. D'une vie paisible, ils basculeraient vers un véritable enfer sonore. Il faut tenir compte des impacts directs sur les voisins : dépassements prévus des émissions de **SO₂**, **NO₂**, particules volatiles et sous-radicaux, en plus des nuisances sonores — s'ajoutant aux effets documentés sur la santé humaine et la qualité de vie des résidents immédiats, sans oublier les zones résidentielles qui seront touchées ultérieurement par les transports terrestres et les opérations sur des quais et des installations maritimes industrielles.

Il faut également évaluer les effets **interactifs et additifs** de l'ensemble des industries du secteur, de la ZIP et au-delà, ainsi que les risques pour la circulation locale et la sécurité routière sur cet axe déjà fortement achalandé de la route 132. Je laisse la parole aux résidents immédiats, en espérant qu'aucun accident routier majeur ne survienne. Une artère historique, essentielle à la mobilité quotidienne des résidents, se verrait ainsi détournée de sa fonction première au profit d'activités portuaires, avec des répercussions directes sur la sécurité routière, la fluidité du transport et la qualité de vie du milieu.

2. Un environnement sûr et sain est un droit humain.

Nous avons adressé, lors de la séance du 9 septembre dernier, la question suivante : Madame la présidente, pourriez-vous communiquer l'énoncé ci-après au public et demander au promoteur et aux responsables municipaux de la ZIP de la ville de Sorel, s'ils ont déjà réfléchi en profondeur aux conséquences dudit projet et de ses opérations sur la santé à des enfants, aux effets chroniques, la morbidité et la mortalité à long terme, aux effets cumulatifs, interactifs et additifs sur la santé environnementale et de la santé de l'environnement. Nous souhaitons également savoir s'ils reconnaissent et comprennent la portée de la **Déclaration des Nations Unies affirmant qu'un environnement sûr et sain constitue un droit humain.**

Pourtant, 99 % d'entre nous respirons de l'air pollué, ce qui entraîne des répercussions sur tous les aspects de notre vie, de notre santé à l'économie, en passant par l'environnement et l'équité sociale.

Qui peut contribuer à assainir l'air ?

- ✓ les gouvernements
- ✓ les villes

- ✓ les entreprises
- ✓ les investisseurs
- ✓ les organisations internationales
- ✓ vous



3. Rupture entre les gains financiers pour le promoteur et les bénéfices économiques collectifs - Économie et Écologie versus Écocide progressif

Le 9 septembre, après l'écoute des présentations et des questions des citoyens, nous avons posé une question préliminaire au BAPE : Mme la Présidente ... : Confrontés à la vague déferlante des étalements de projets porturo-industriels le long du Fleuve, sur la zone fluviale du Saint-Laurent, de Montréal à Bécancour, au-delà du lac Saint-Pierre, Réserve mondiale de la biosphère, en passant par Varenne, Contrecoeur, Sorel -Tracy, projets déposés à la pièce sans soucis de mener à conclusion des évaluations systémiques des impacts cumulatifs et des effets additifs ou interactifs, sans soucis pour la cohérence de l'aménagement territorial, au fil des motifs financiers. La vigilance ou le devoir de précaution s'étiolent. Et pendant que l'on initie un développement économique d'un *Projet Saint-Laurent précipité*, nous entendons déjà les râles de la Nature dévastée, sacrifiée sous le prétexte d'une croissance économique rapide (note **économie**²..). Chaque projet

²(Avec la contribution de l'IA) : Le mot **économie** vient du grec ancien οἰκονομία (*oikonomía*). Sa définition philosophique d'origine repose sur l'assemblage de deux racines distinctes :

- οἶκος (*oîkos*) : la maison, le domaine, le patrimoine familial.
- νόμος (*nómos*) : la loi, la règle, l'administration, la gestion.

Littéralement, selon ses racines grecques, l'économie signifie « **l'administration de la maison** » ou « **la gestion du domaine** ».

La définition philosophique antique

Dans la philosophie grecque antique (notamment chez **Xénophon** et **Aristote**), l'économie n'a pas le sens moderne de science des marchés ou de la richesse nationale. Elle désigne un art pratique et moral :

réclame un segment du Fleuve, et défend ses prérogatives sous un argumentaire apparemment raisonnable sur la scène des justifications d'accroissement du développement économique, des impératifs politico économiques et financières. Sur cette scène, le public est manipulé, un défi démocratique, social et humain insoutenable s'enracine.// Au théâtre, le spectateur communie à l'essence du drame autant par ce que l'on dit que par le non-dit, que par la mise en scène et les décors et que par les textes et les répliques des acteurs. Une tension dramatique se développe. Et au théâtre antique les acteurs portaient des masques qui définissaient les caractères et les rôles précis. Dans le théâtre de la vie, les masques sont opaques et portent à la confusion, et le public confus et manipulé applaudit à ses malheurs et ceux de la Nature. // ... Madame la présidente, les projets présentés à la pièce tel celui que le BAPE a pour mission de juger de sa justesse, participe au sombre théâtre d'un l'**ECOCIDE**. Nous vous confions le soin de transmettre cette question aux acteurs réunis par groupes d'intérêt ici, sous ce BAPE-ci, dans une mise en scène par petits groupes d'intérêts : « *N'avez-vous pas conscience de participer à la mise en œuvre d'un écocide³ sur toute la zone fluviale du Fleuve Saint-Laurent?* » afin que les décideurs puissent enfin considérer les enjeux dans toute leur ampleur, en toute conscience.

. Avec les chantiers de la voie maritime du Saint-Laurent dans les années 50-60, on aura amorcé une dévastation de la zone fluviale, dont le pire n'était peut-être pas la contamination par différents produits mais la dévastation des herbiers, de la flore aquatique, de la faune, la perte des habitats littoraux pour les espèces fauniques -et qui fit dire à un responsable d'alors que les mêmes travaux ne pourraient plus être menés aujourd'hui donnés les préoccupations pour l'Environnement (*Le Saint-Laurent. L'incontournable nature*. 2001 Reader'S Digest). Pourtant cela reprend maintenant dans une vague nouvelle d'étalement des installations porturo-industriels à la pièce. Conséquemment la ressource halieutique ne pourrait pas se régénérer, sombrant sous un seuil encore plus bas, le suivi ichthyologique - le suivi santé globale des poissons pour mesurer la résilience du Fleuve, sa santé (*différents*

-
- **L'art de bien gérer son foyer** : Pour Aristote, l'*oikonomia* consiste à gérer sagement les ressources de la maison pour satisfaire les besoins naturels de la famille. C'est une activité prudente qui recherche l'autosuffisance (*l'autarcie*) et le bien-être du groupe.
 - **L'opposition à la Chrématistique** : Les philosophes grecs distinguaient radicalement l'économie de la **chrématistique** (l'art de s'enrichir pour l'enrichissement lui-même). Accumuler de l'argent de manière illimitée était jugé immoral et contre-nature, tandis que l'économie était vue comme une vertu domestique essentielle à la survie et à la vie normale des citoyens.
 - Au développement économique brutal, entraînant des dévastations successives et à la pièce, nous opposons soit développement durable, mieux, une *Économie écologique*...

³ La dévastation environnementale et écologique des travaux de la voie maritime dans les années-5-60, suivent maintenant une nouvelle vague de développements irraisonnés : le transport maritime croissant sur un Fleuve perverti en autoroute maritime, la multiplication de sites porturo-industriels semé à la volée, sans cohérence de l'aménagement territorial à la suite d'un étalement urbain inconsidéré. » (M.P. Extrait d'un essai, non publié).

rapports dont des ministères de l'environnement du Québec ou de pêche et Océans Canada et ainsi de suite tracent globalement un tableau régressif de la santé du Saint-Laurent). Et la zone fluviale, zone de pêche commerciale et sportive autrefois prospère aura périclité. Pourtant, on entend : « Avançons *un pas en avant par tous ces projets à la pièce* ». Mais, que survivra-t-il au gigantesque projet du Port de Montréal sur Contrecoeur et à tous ces projets dont celui de Sorel-Tracy d'un long quai flottant de marchandises en vrac s'étendant loin sur et au travers du littoral fluviale?

4. UN LIEN SOCIO-AFFECTIF ENTRE L'APPATENANCE, LA SANTÉ ENVIRONNEMENTALE ET DE L'ENVIRONNEMENT ET L'ÉCONOMIE ÉCOLOGIQUE

« Il est essentiel de faire référence explicite à la lettre signifiée à la Santé publique en 2024 et représentée en début de la présente année, car tout est question à la fois de santé environnementale et de santé de l'environnement. » (Appendice III et courriel réponse de la DSP)

Par ailleurs il est pertinent et important que le BAPE prenne en compte les leçons suivantes rapportées par l'information publique colligée de reportages ou de chroniques journalistiques : **Qualité de l'air et la santé publique.**

À Québec un enjeu environnemental et judiciaire majeur lié aux activités de manutention au Port de Québec, soit les entreprises Arrimage du Saint-Laurent (ASL) et sa société mère QSL (Québec Cargo Services).

Voici les faits marquants de cette situation :

L'origine de la crise et le **transport en vrac**.

La poussière rouge de 2012 : Le conflit a éclaté publiquement en octobre 2012 lorsqu'une mystérieuse poussière rouge a recouvert le Vieux-Limoilou. L'entreprise Arrimage du Saint-Laurent a reconnu sa responsabilité, la poussière provenant du transbordement et du transport **en vrac** de minerais de fer.

L'actualité

Les types de marchandises : Le Port de Québec voit transiter chaque année des millions de tonnes de matières premières en vrac (fer, nickel, cuivre, zinc), dont les poussières fines sont transportées par les vents dominants vers les zones résidentielles limitrophes.

Fondation David Suzuki



Les recours collectifs et décisions de justice

L'indemnisation pour l'incident de 2012 : Un premier recours collectif a forcé Arrimage du Saint-Laurent et le Port de Québec à dédommager financièrement les résidents affectés par l'épisode de poussière rouge.

L'actualité

Le rejet du recours à long terme : Une seconde action collective, portant sur les inconvénients réguliers subis depuis 2010, a quant à elle été rejetée par la Cour supérieure puis par la Cour d'appel. La justice a estimé que la preuve scientifique ne permettait pas de lier hors de tout doute la poussière urbaine quotidienne aux seules activités industrielles du port, les entreprises pointant plutôt le transport routier et les sels d'épandage.

Radio-Canada

 Les projets récents de QSL

Bien que la gestion du vrac ait été solidement encadrée par la suite, la compagnie QSL suscite de nouvelles discussions à Québec en raison de ses projets de réaménagement de terrains pour y implanter un nouveau terminal de conteneurs, ce qui ravive les inquiétudes citoyennes quant à **la qualité de l'air**.

. Obtenir des détails sur les normes actuelles de qualité de l'air mesurées à Limoilou ou en savoir plus sur les démarches menées par les groupes de vigilance citoyens.

Les comités citoyens, tels que la *Table citoyenne Littoral Est*, ainsi que des élus locaux comme Sol Zanetti, dénoncent vivement le fait que l'évaluation environnementale de ce projet ait été déléguée directement au Port de Québec. Les résidents déplorent un **rapport de force inégal** face à l'entreprise et craignent que l'augmentation du trafic lourd et de la logistique ne vienne aggraver à nouveau les problèmes de qualité de l'air dans la Basse-Ville. Vous pouvez suivre l'évolution de ce dossier citoyen sur le média local [Monlimoilou](#). [1]

5. LES RISQUES ET UNE NOTION FONDAMENTALE DE SÉCURITÉ

Bruits? En fait de quels bruits parle-t-on? De ceux d'une potentielle explosion dans une interaction entre des produits chimiques en vrac et l'eau ou le risque d'une **explosion provoquée par une interaction imprévisible** entre des produits chimiques et les hydrocarbures stockés dans les réservoirs d'hydrocarbures situés sur un site contigu ou tout autre accident maritime en ces lieux ne peut être écarté. Un tel scénario exigerait au minimum un rehaussement des remblais anti-explosion, afin de protéger les résidents du quartier ainsi que les enfants de l'école à Saint-Joseph-de-Sorel. (*dangers associés à un trafic industriel et maritime mené sans égard aux risques, science et AI*). Il s'agit d'un **devoir de précaution**. -L'explosion du port d'Halifax en 1917, tragédie historique liée à une chaîne d'imprudences et à l'interaction de matières dangereuses, devrait servir de rappel utile. -

Récapitulons. Des préoccupations auront déjà été porté à l'attention de l'Agence fédérale d'Évaluation d'impacts et à la **direction de la santé publique** -en Appendice-. Si l'on se fie aux informations communiquées au public, les produits transportés, transbordés ou entreposés dans le cadre des opérations du projet de terminal de QSL à Sorel-Tracy soulèvent des enjeux majeurs. Sous toute réserve de ce qui aura été transmis au BAPE, et conformément à l'invitation expresse faite aux citoyens de faire part de leurs craintes, de leur perception des risques et de se faire entendre, il importe de rappeler ce qui suit :

. Le terminal portuaire prévoit accueillir jusqu'à 35 navires par an.

. Les Produits transportés dans le cadre du projet QSL à Sorel-Tracy :

- Des engrais (fertilisants), en vrac
- Du sel de voirie, en vrac
- Des pièces d'acier surdimensionnées
- Des produits agricoles à préciser

Les engrais azotés peuvent inclure plusieurs substances, dont :

- **L'urée**
- **Le nitrate d'ammonium**
- **L'ammoniac anhydre** (plus rare, mais utilisé dans certaines chaînes logistiques)

★ Des Risques potentiels liés à l'ammoniac ou aux engrais azotés : (réf. Scientifiques et IA):

- **Explosion** : L'ammoniac anhydre est inflammable sous certaines conditions, mais le risque d'explosion est généralement faible si les normes de sécurité sont respectées.
- **Qualité de l'air** : L'ammoniac est un gaz irritant. En cas de fuite, il peut affecter les voies respiratoires et contribuer à la formation de particules fines (PM2.5) et de smog.
- **Nitrate d'ammonium** : Ce composé est stable, mais peut devenir explosif sous certaines conditions (chaleur, contamination avec des hydrocarbures, confinement).

Conséquemment, il serait essentiel de relever les restrictions en zone urbaine, la direction dominante du vent pourrait entraîner les fumées sur la zone urbaine. Il serait utile de décrire les risques spécifiques liés à l'ammoniac ou les normes de sécurité applicables aux ports industriels et d'en informer toutes les parties civiles.

Une règle fondamentale de précaution en sécurité industrielle :

L'incompatibilité chimique. Ne pas Mélanger ou stocker à proximité immédiate des hydrocarbures, de l'ammoniaque, des produits chimiques réactifs et des matières comme le sel de voirie ou des engrais présente des risques majeurs de réactions en chaîne.

À Sorel-Tracy, le projet de la **ZIP de Sorel-Tracy** (Zone industrio-portuaire, *qu'est cela, au tréfond?*) serait aujourd'hui le cadre officiel du **projet de terminal portuaire de QSL**, situé dans le secteur fluvial du Saint-Laurent. QSL viserait principalement la manutention de cargaisons générales, d'acier, de sel de voirie et d'engrais (fertilisants), -dans un premier temps, en fonction de l'évolution de la demande- tandis que le secteur voisin (comme le Terminal **Kildair**) gère des hydrocarbures. Cette entreprise aura présenté des objections selon leurs notes portées à l'attention du BAPE.

Selon l'iaac-aeic.gc.ca, les principaux risques de cette cohabitation et les précautions minimales absolues à appliquer seraient :1. Les Risques Majeurs du Voisinage Chimique

L'effet domino (Incendie et Explosion) : Les hydrocarbures sont hautement inflammables. Si un feu se déclare près de stocks d'engrais (souvent à base de nitrate d'ammonium) ou d'autres produits chimiques, cela peut provoquer une

explosion thermique catastrophique (similaire à la tragédie d'Halifax).

Réactions toxiques (Ammoniaque et Acides) : L'ammoniaque est un gaz hautement toxique et corrosif. S'il entre en contact avec certains produits chimiques ou acides stockés dans la même zone, il peut générer des nuages de gaz mortels pour les travailleurs et la population locale.

Corrosion accélérée (Le Sel) : Le sel de voirie attire l'humidité et accélère massivement la corrosion des structures en acier, des convoyeurs et potentiellement des cuves ou tuyauteries contenant des hydrocarbures, augmentant le risque de fuite.

2. Les Précautions Minimales Obligatoires (Règles de l'Art, retracé par IA)

Pour que ces industries cohabitent sans danger, la réglementation du Québec (comme le Règlement sur les matières dangereuses (RMD)) impose des barrières strictes :

[Stockage Hydrocarbures] <--- Distance / Murs coupe-feu ---> [Stockage Engrais / Sel]

|
Bassins de rétention

|
Entrepôts étanches

3. La Séparation Physique Stricte : Il est interdit d'entreposer des matières incompatibles dans le même bâtiment ou espace de rétention. Des distances minimales de sécurité et des murs coupe-feu robustes doivent séparer le secteur vrac/chimique du secteur pétrolier.

Le Confinement et la Rétention Double : Les réservoirs d'hydrocarbures doivent posséder des murets de rétention (dykes) capables de contenir 110 % du volume en cas de rupture, empêchant le produit de couler vers les autres stocks ou le fleuve.

L'Étanchéité des Entrepôts de Vrac : Les engrais et le sel doivent être conservés dans des hangars totalement fermés et secs pour éviter le ruissellement d'eaux contaminées et corrosives.

Des Systèmes de Ventilation et Détection Dédiés : Pour l'ammoniaque ou les gaz de décomposition, des détecteurs automatiques couplés à des systèmes de coupure d'urgence sont obligatoires pour stopper net tout transbordement en cas de fuite.

Un Plan d'Urgence Harmonisé (Plan PPI) : Les entreprises voisines (QSL, Kildair, etc.)- lire les restrictions énoncées par ladite entreprise KilDAIR –prévenir des risques associées donnée la contiguïté aux installations de QSL- doivent coordonner leurs plans d'urgence avec les pompiers de Sorel-Tracy pour

déterminer exactement comment réagir efficacement en cas d'accident survenait chez le voisin industriel.

Le projet de QSL devrait faire l'objet d'un examen minutieux indépendant et incontournable afin de s'assurer que ces risques de "jumelage" industriel soient parfaitement maîtrisés, quitte à signifier dès maintenant le rejet dudit projet privé.

Et les restrictions liées aux impacts interactifs et cumulatifs des autres opérations régionales:

Programme décennal de dragage d'entretien au quai de Rio Tinto Fer et Titane Inc. à Sorel-Tracy, une suite ininterrompue de dragages à travers les années. Le devoir de nettoyage des berges saccagées par des décennies d'activités industrielles. Tout cela entraînant des conséquences sur les écosystèmes et la biodiversité régionale... Un plan et un engagement formel devrait être déposé en lien avec une éventuelle fermeture ou une désaffectation du site – une condition sine qua non-.

6. L'accès à la nature, aux berges, à l'eau et au littoral

La Coalition Avenir Québec (CAQ), dirigée par la première ministre sortante Christine Fréchette, a réitéré et précisé ses promesses phares pour améliorer l'accès aux plans d'eau, aux berges et au grand air (Pourtant cette proposition politique contredit ce qui se passe sur le terrain, et au fil de projets porturo-industriels mal évalués, tel le projet du Terminal de Contrecoeur ou du présent projet sous étude par le BAPE d'un promoteur industriel qui veut construire un quai flottant pour ses besoins à Sorel-Tracy, il y a contradiction. Sous cet énoncé politique, le projet - QSL sur Sorel ne serait pas acceptable....

Cependant, étudions la situation de problèmes sous l'angle du droit citoyen patrimonial, un bien collectif inaliénable qu'est l'accès à l'eau, aux berges, au littoral, au Fleuve...

- Il est utile de rappeler que l'organisme Fondation Rivières dénonce fermement la privatisation croissante des berges et défend l'accès à l'eau comme un droit collectif et un bien public. Nous espérons l'appui de cet organisme, dans le cadre de la présente évaluation du BAPE car il s'inscrit exactement dans cette critique, toutefois les contraintes de temps en aura fait autrement. Rappelons simplement que la fondation Rivières mène une lutte nationale (insistant sur le fait que près de 98 % des berges au Québec sont privatisées ou inaccessibles au public). Le parallèle avec le projet industriel de QSL à Sorel-Tracy et l'étalement d'installations porturo-industrielles à la pièce illustre parfaitement ce conflit de valeurs. -

L'accès à l'eau, à notre Fleuve, constitue — dans mon sentiment et dans notre histoire collective — une **notion de liberté fondatrice de notre peuple**.

Un conflit entre bien public et profits privés s'établirait ainsi :

Le détournement du droit collectif: Le cœur du message de mouvements citoyens et de groupes de citoyens est que le fleuve Saint-Laurent appartient à tous les citoyens, à la nation. L'implantation d'un quai industriel privé de 140 à 152 mètres bloquerait l'usage naturel, récréatif et visuel du littoral pour la communauté, convertissant une zone collective en une zone de profit pour une corporation privée.

La cohabitation impossible : Or, l'accaparement de la rive par le terminal de marchandises de QSL créerait une rupture permanente de l'accès public au fleuve dans ce secteur.

C'est indirectement, mais intrinsèquement, pour ces raisons que le projet est fortement contesté par les résidents. Les citoyens y dénoncent la dégradation annoncée de l'écosystème riverain — atteintes à la faune, perte de quiétude, détérioration de la qualité de vie — au profit d'intérêts industriels privés.

Nous souhaitons faire valoir avec insistance que **l'accès au Fleuve et à ses rives constitue, une notion fondamentale de liberté**. Cette liberté n'est pas abstraite : elle est enracinée dans notre histoire, dans notre rapport au territoire, dans la manière dont le Fleuve structure notre identité collective. La privation, l'entrave ou la dégradation de cet accès sont perçues comme une atteinte directe à ce droit vécu, partagé et transmis.

C'est pourquoi cette notion de liberté doit être portée prestement comme **un argument central de la mobilisation citoyenne**, au même titre que les préoccupations environnementales, sanitaires et sociales. Elle exprime ce que les résidents défendent réellement : un milieu de vie sain, un paysage fluvial préservé, et un rapport au Fleuve qui ne soit pas sacrifié au bénéfice d'intérêts industriels privés ponctuels ou d'une idée fort contestable de ce qui serait le développement économique.

Dans ce cadre, on peut-on parler à la fois de gain financier pour l'entreprise et de mainmise d'assise foncier ou maritime d'un bien collectif par une entreprise privée. Ces termes sont tout à fait justes et pertinents d'un point de vue économique, juridique et politique. Ils décrivent avec pertinence et force les tensions classiques entre les intérêts corporatifs et le bien commun.

Pour valider et enrichir l'analyse, voici comment ces concepts s'articulent juridiquement et économiquement :

1. Le « gain financier pour l'entreprise »

L'installation d'une infrastructure privée (comme un quai ou un terminal de

vrac...) sur un axe stratégique comme le fleuve Saint-Laurent répond directement à une logique de maximisation des profits : Cela permet à l'entreprise de réduire ses coûts logistiques, d'accélérer l'import/export de ses matières premières et d'augmenter ses marges bénéficiaires.

Externalités négatives : Le gain est entièrement privatisé (il va à l'entreprise et à ses actionnaires), tandis que les risques environnementaux (eaux contaminées, déversements chimiques, pollution sonore...) ou les coûts de surveillance policière et environnementale sont socialisés (assumés par la collectivité).

2. La « mainmise d'assise foncière ou maritime »

Ce terme est également juste. En installant une structure fixe ou semi-permanente sur le fleuve, l'entreprise réalise une forme d'appropriation exclusive d'une portion de l'espace public.

Monopolisation de l'espace territorial : Même si l'entreprise n'obtient pas un titre de propriété privée absolu (le lit du fleuve restant domanial), l'octroi d'un permis d'occupation ou d'un droit de superficie lui confère un usage exclusif. Elle exerce ainsi une mainmise physique et fonctionnelle qui exclut de fait les autres usagers, les citoyens.

La Zone d'exclusion autour du quai, des périmètres de sécurité maritime et terrestre, interdirait l'accès aux citoyens, aux pêcheurs et aux plaisanciers, réduisant d'autant la portion accessible du territoire fluvial.

3. Le « bien collectif » (ou bien commun)

Le fleuve est le parfait exemple juridique d'un bien commun ou d'un cours d'eau domanial accaparé par un entrepreneur.

Une référence juridique — notamment rappelée dans la presse française (*Le Figaro*) — précise que **le lit du fleuve et sa colonne d'eau appartiennent à l'État**, relevant du **domaine public fluvial**. L'eau elle-même constitue une *res communis*, c'est-à-dire une chose publique dont l'usage appartient à tous. Or, dans le cadre du projet soumis, cet usage collectif et ce droit d'accès se trouveraient **de facto placés sous la dominance d'un promoteur privé**, qui contrôlerait l'accès physique, les opérations et les conditions d'utilisation d'une portion du Fleuve. Une telle situation soulève un enjeu juridique et démocratique majeur : la transformation d'un bien commun en un espace fonctionnellement privatisé, au détriment du droit d'usage du public et de la vocation collective du domaine fluvial.

Entendez qu'un conflit d'usage s'installe: Lorsqu'une entreprise privée exploite cette ressource terrestre et maritime -sur le Fleuve- pour son propre bénéfice, il y a une rupture de l'accès universel (*l'IA*, -*Le Figaro*), L'assise maritime, qui devrait servir à la collectivité (biodiversité, loisirs, paysage), est détournée au profit d'intérêts financiers restreints.

La formulation est donc irréprochable : il s'agit bel et bien d'une **privatisation des gains financiers** rendue possible par une **mainmise spatiale - foncière et maritime - sur un bien collectif**. En s'appropriant de facto l'accès, l'usage et la fonctionnalité d'une portion du domaine public fluvial, le promoteur transforme un

espace relevant du droit commun (*res communis*) en une zone opératoire contrôlée, dont les bénéfices sont exclusivement privés alors que les coûts, les nuisances et les risques sont assumés par la collectivité.

7. Une perturbation du flot des eaux fluviales sous l'effet de la superstructure de quai flottant : Des leçons de l'histoire régionale de Sorel et de l'archipel du lac Saint-Pierre

Revenons sur des enseignements à tirer des inondations historiques de Sorel à Sainte-Anne-de-Sorel, l'archipel des îles de Sorel. La **Société historique Pierre-de-Saurel** documente plusieurs inondations majeures survenues dans la région de Sorel au 19^e siècle, dont certaines ont causé un nombre important de morts. En synthèse, les inondations d'alors auraient été causées par le blocage des écoulements des glaces. Quels sont les risques que les choses se reproduisent encore si des superstructures sont ajoutées pour barrer un peu le passage normal de glace? L'inondation de 1865 est l'une des **plus grandes catastrophes naturelles de l'histoire du Québec**. Les **entraves sur le fleuve Saint-Laurent** — naturelles ou humaines — sont au cœur des grandes inondations historiques de Sorel et des îles du Lac Saint-Pierre. Cependant, des risques d'embâcles persisteraient encore en raison de la modification du milieu par les infrastructures portuaires. Cependant, sous des conditions des vents du nord-est et les “marées inverses” et de nouveaux obstacles de quais flottants, qui sait ce qui peut arriver? Il y a un risque. Cependant, nous n'avons rien vu dans les explications du promoteur qui prévoirait une imprévisible catastrophe. Il y aurait là motif pour évaluer radicalement le design de la superstructure de 150 mètres prolongée d'une dérive possible de navires, d'autant plus que le développement des **quais industriels** fluviaux a ajouté des obstacles latéraux. Prudence et devoir de précaution; devoir de prévoyance et anticiper les risques!

8. Évaluation architecturale - Design et conception autre-

Il faut donc aborder l'évaluation du **design architectural proposé**.

Cette immense structure industrielle de près de 150 mètres de longueur, à laquelle s'ajouterait l'arrivée de navires de fort tonnage ainsi que de barges destinées au transfert de produits en vrac, engendrerait une pollution lumineuse et visuelle considérable, en plus de bloquer la vue sur le fleuve et d'altérer une beauté naturelle originelle et intemporelle.

Il apparaît dès lors indispensable de **repenser le design et l'architecture proposés**, sous l'ensemble des paramètres, afin d'en mesurer pleinement les impacts.

Pourtant il n'y a pas eu d'évaluation ou d'appel au public pour juger de la justesse du design. Cette structure persisterait pendant des décennies et des décennies et imposerait ses impacts néfastes, sa laideur brutaliste persistante opposée à la beauté de la Nature fluviale.

L'Évaluation architecturale et d'ingénierie préalable constitue une condition de réussite, elle aura pourtant été mise de côté. Des installations portuaires qui s'allongent sur le fleuve ou sur une rivière entravent la fluidité normale et sapent la beauté de la Nature.

Il existerait pourtant plusieurs configurations et designs portuaires bien plus durables que les structures linéaires classiques qui s'étirent le long des rives et des battures et entravent l'écoulement naturel des cours d'eau. Les architectures modernes privilégient une approche de conception qui prend modèle sur la nature (*design-with-nature*), réduisant l'impact sur l'hydrodynamique, la sédimentation et la biodiversité aquatique. (dans un essai L'Enfantôme des paysages, non publié, on aura ouvert la voie à une configuration en arc, fractale...)

Il ne m'appartient pas de reprendre les travaux préliminaires du promoteur, ce qui engage sa responsabilité professionnelle et civile et de son devoir social. Pourquoi les designs linéaires posent-ils problème ?

Les quais rigides continus ou les structures linéaires pleines créent un "effet de mur". Ils bloquent les sédiments (ce qui force à faire des dragages réguliers et destructeurs), perturbent le corridor écologique nécessaire à la survie d'espèces aquatiques, et modifient la vitesse du courant, ce qui peut aggraver l'érosion en aval ou causer des inondations.

Au Canada et au Québec, tout projet empiétant sur le littoral est désormais soumis à des réglementations strictes, comme la Loi sur les eaux navigables canadiennes ou les lignes directrices de Pêches et Océans Canada, poussant les promoteurs à abandonner les designs "bloquants" pour des structures à faible empreinte.

En tout état de cause, il y a lieu de refuser ledit projet sur les bases des lacunes inhérentes de la configuration proposée. Il pourrait y avoir une façon plus durable de construire ou d'aménager un petit port semi-circulaire et enclavé et de l'agencer avec d'autres sites maintenant éparpillés à la volée. En ingénierie portuaire et fluviale, un tel aménagement monolithique présente plusieurs défauts majeurs : il bloque la dynamique sédimentaire, perturbe le courant du fleuve, fragilise la berge

par l'effet de batillage, et complexifie la gestion de la circulation citoyenne et maritime.

Nous n'entendons pas nous étendre sur le sujet, au BAPE de refuser le projet actuel, et au promoteur d'engager les consultants requis, voire d'étudier une configuration différente inspirée de la nature.

9. NE PAS CONFONDRE AVANTAGES FINANCIERS ET BIEN COMMUN - *bénéfices économiques, intérêts publics ou collectifs?* -

Nous regrettons que l'on confonde les avantages **financiers** accordés à un promoteur - voire à certaines planifications municipales- avec le **bien commun**, les bénéfices économiques réels ou les intérêts publics. Dévaster une vaste zone du Fleuve aux grandes eaux entraînerait des impacts cumulatifs et additifs insoutenables à long terme et qui engendrent un coût économique tangible.

La superstructure projetée détruirait un accès au fleuve et au littoral, tout en générant, par ses opérations en vrac, des effets néfastes sur la qualité de l'air, des eaux et sur la biodiversité. Cela ne relève en rien de l'intérêt public et du bien collectif; il s'agit plutôt de l'intérêt d'un promoteur, et peut-être de celui de quelques élus locaux. Cette construction constituerait ainsi un acte brutal de dépossession du bien collectif... Et, on enclencherait ainsi une chaîne de développements qui finirait par anéantir une large portion du milieu fluvial. Cette construction constituerait ainsi un acte brutal de dépossession du bien collectif...

N'est--il pas déjà trop tard pour faire comprendre cette réalité aux décideurs, notamment à la ministre de l'Environnement en poste ?

Pour prendre des décisions de prêt, les banquiers prennent-ils en considération les analyses économiques sociales de coûts bénéfices (C/B) ou prennent-ils seulement en compte les analyses financières?

Pour prendre une décision de prêt, les banquiers s'appuient principalement sur les analyses financières, mais ils intègrent de plus en plus des critères extra-financiers (sociaux, environnementaux et économiques) selon la nature du projet et du client. Sommairement, voici comment se répartit la prise de décision dans le secteur bancaire moderne :

1. La **priorité absolue** demeure l'analyse financière — **et rien ne porte** sur les coûts environnementaux, sanitaires ou sur le droit à un environnement sain. Dans ce contexte, un banquier peut proposer des projets en série **sans égard à une évaluation environnementale systémique**, ni aux impacts cumulés d'un

étalement portuaire et industriel conçu à la pièce, par fragment de développements épars.

Pourtant, il faut **observer, réfléchir, évaluer et consulter** avant de dévaster le territoire sous prétexte d'un développement économique précipité. Et il appartiendrait à un gouvernement responsable de mieux **évaluer avant de distribuer des subventions à qui mieux mieux**.

10. Plan directeur et obligation de restauration

Ce qu'il reste après des décennies d'opération lorsqu'on ne pose pas la condition préalable de restauration des sites industriels peut être observé sur plusieurs sites sur le Richelieu et le Fleuve de la région de Sorel.

Admettons d'emblée une convention à l'effet qu'il serait raisonnable de restaurer ou de réhabiliter les berges post-industrielles avant de s'étaler d'une forme d'exploitation à une autre, d'un lieu à un autre.

... Une illustration sur Sorel:



La réhabilitation des berges post-industrielles devrait être exigée.

Dans l'intérêt collectif — et même dans celui de la réussite économique d'un projet — des **conditions préalables obligatoires** devraient accompagner toute nouvelle installation portuaire par:

- un **plan de restauration initiale** des berges;
- un **plan de réhabilitation après la période d'exploitation**;
- une **garantie financière** couvrant les coûts de désaffectation et de remise en état;
- une **obligation légale**, pour les promoteurs et la ZIP Sorel, de planifier la fermeture de leurs installations avant tout début des travaux...
- **une limitation** de l'exploitation à une période courte et contraindre l'exploitation à une réévaluation environnementale périodique.

Les expériences passées montrent que, sans cadre strict, les collectivités héritent de sites pollués et coûteux à réhabiliter. Le geste le plus crédible des promoteurs serait de **commencer par dépolluer les berges déjà occupées**, notamment celles où GSL supervise ou pilote la manipulation industrielle à Sorel-Tracy et SJS.

Pour le bien collectif, la recommandation de BAPE devrait être liée à ces obligations.

CONCLUSION : dit et redit⁴...

Les impacts additifs, cumulatifs et interactifs de la multiplication de projets portuaires se conjuguent à une dépossession progressive de l'accès aux berges et à l'eau, au bénéfice de promoteurs mais au détriment de l'environnement. Les promoteurs, de surcroît, sont subventionnés pour réaliser leurs études dites environnementales et d'ingénierie, tandis que le citoyen, lui, se retrouverait une fois de plus à être le dindon de la farce.

Une fois les infrastructures construites, l'appartenance collective des berges et des battures publiques disparaît : elles ne relèvent plus que des nouveaux propriétaires privés, et non de la population riveraine et des citoyens. Voilà l'essentiel que nous devons faire comprendre pour protéger la beauté du fleuve, ses paysages, la qualité de l'eau et de l'air, et la santé des enfants.

Les deux projets — le Terminal portuaire de Contrecoeur et celui de Sorel-Tracy, parmi d'autres — sont inacceptables, car ils échouent

⁴ *Notre pays est beau, sublime en certains lieux le long du Fleuve, mais massacré dans des étalements brutalistes de projets épars et sans cohérence de l'aménagement territorial... Ainsi sur Contrecoeur, ainsi sur Sorel-Tracy, et conséquemment aussi sur le Lac Saint-Pierre par effet d'entraînement. Les impacts additifs, cumulatifs et interactifs et la dépossession de l'accès aux berges, au littoral, aux battures et à l'eau...pour le bénéfice de promoteurs, au détriment de l'environnement, promoteurs qui de plus sont subventionnés pour mener leurs études environnementales justificatrices, et leurs projets, n'est pas acceptable pour la qualité de vie de la population en général, la santé environnementale, la santé du Fleuve et de l'environnement et j'insiste la santé des enfants de la sous-région. Le citoyen serait le dindon de la farce...Et une fois les projets construits, l'appartenance des berges et des battures publiques échappe aux citoyens pour ne plus relever que des nouveaux propriétaires... Voilà pour l'essentiel que l'un aimerait faire comprendre pour protéger la beauté du Fleuve, des paysages, la qualité de l'eau et de l'air et la santé des enfants. Ces deux projets et d'autres sont inacceptables car ils font défaut en tous ces points. On est dû depuis des lustres pour des états généraux qui viseraient à développer des consensus sur l'aménagement du territoire...*

Oui à l'économie, mais à une économie écologique...et dans le respect de l'esprit démocratique d'une saine démocratie... » »

sur tous les plans : cohérence territoriale, protection des milieux, accès public, qualité de vie, et respect des écosystèmes...

*Depuis des décennies, nous sommes en attente d'**États généraux sur l'aménagement du territoire**, afin de dégager de véritables consensus sur une planification cohérente, cohésive et durable du fleuve, de ses rives, du territoire, et des régions....*

Oui à l'économie, mais à une économie écologique...et dans le respect de l'esprit démocratique d'une saine démocratie...

*Dans ce contexte, des **évaluations environnementales et économiques rigoureuses** ne sont pas seulement souhaitables : elles sont indispensables.*

*Ma motivation vient de mon **attachement profond au territoire du fleuve**, que je connais des pieds à la tête intimement, et de la **douleur réelle** que je ressens devant les dévastations brutales qui s'y multiplient. Protéger le fleuve, ses paysages, la qualité de l'eau et de l'air, et la santé des enfants exige que l'on rompe avec les pratiques qui sacrifient le Fleuve au profit de projets industriels mal évalués.*

*« **La santé du Fleuve aux grandes eaux est d'intérêt national!** »*

.....

M.P., Copyright

Sous toute réserve, donné le peu de temps imparti et l'absence de soutien aux citoyens

Références choisies:

ÉCOCIDE : Chapitres : *L'évaluation environnementale stratégique, une condition préalable pour le développement durable et la cohérence de l'aménagement territoriale; D'une critique de développement, cheminer vers un statut juridique de l'environnement et la cohérence de l'aménagement territorial*, dans Économie écologique. ISBN 978-2-9812205-5-4.

. celles au fil de la rédaction du Mémoire, et

. *Évaluation Régionale de la Région du Fleuve Saint-Laurent*, sept/octobre 2025.

. [Regarder derrière son épaule ce qui se profile! Voir venir pour mieux prévenir | Journal le Mouton Noir](#); . Michel Pagé le 2026/02 rédigé nov 2025.

Quelques thèmes de l'économie écologique [Quelques thèmes de l'économie écologique. Michel Pagé | ISBN 978-2-9812205-5-4 disponible coop UQAM.com et leslibtairies.ca: Quelques thèmes de l'économie écologique - Coop UQAM](#). 2024-2025.

« Ce troisième lien n'est rien d'autre que l'épiphénomène d'une inculture ». M.P. *Le Devoir*, 23 février 2026:

Francoeur Louis. *La caution verte : Le désengagement de l'État québécois*. Éditions Écosociété. 2022.

APPENDICES

APPENDICE I : Élargir la liste des Experts

La commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), sur le projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire dans la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy par QSL International Ltée

Présidente Mme Prunelle Thibault-Bédard,

Madame,

En vue des travaux d'évaluation du BAPE dudit projet, il nous apparaît important de souligner que des groupes Expert supplémentaires devraient être entendus avant la reprise de vos travaux. Nous résumons leurs contributions potentielles dans les notes ci-jointes. Ce commentaire préliminaire aura été transmis afin de mieux éclairer le BAPE sur les impacts potentiellement néfastes de ce projet pour la population.

. I. Qualité de l'Air et ce qu'en dit l'ACME,

Solliciter l'avis de ***l'Association canadienne des médecins pour l'environnement,***



Saviez-vous que la pollution de l'air contribue à environ 17 400 décès prématurés chaque année au Canada? Les coûts annuels de la pollution pour la santé et l'économie s'élèvent à environ 146 milliards de dollars. Parallèlement, des substances chimiques toxiques, dont les PFAS – aussi appelés « produits chimiques éternels » – et les microplastiques, sont désormais présentes dans l'ensemble des écosystèmes et dans le corps humain.

Ces dommages sont évitables.

Plus tôt ce mois-ci, je me suis jointe à des leaders de la santé, des organisations environnementales, des intervenants et intervenantes autochtones, des responsables politiques ainsi qu'à Michel Miraillet, ambassadeur de France, lors d'un événement spécial sur l'approche « Une seule santé » à Ottawa pour discuter d'un enjeu qui concerne tout le monde : la pollution.

L'événement a fait ressortir une idée forte qui motive notre engagement. **La santé des personnes, des animaux et des écosystèmes est indissociable.** L'air pur, l'eau potable, un système alimentaire sain et un milieu naturel en santé ne sont pas des luxes. Ils sont fondamentaux pour la santé humaine et le bien-être économique.

En tant que médecin, je constate chaque jour les conséquences des dommages environnementaux. Nous traitons déjà les effets de la pollution et des changements climatiques avec des problèmes de santé tels que l'asthme, les maladies cardiovasculaires, les cancers, les complications pendant la grossesse, les problèmes neurologiques, ainsi que l'augmentation des répercussions de l'instabilité environnementale sur la santé mentale.

Lors de l'événement Une seule santé, les organisations des secteurs de la santé et de l'environnement ont parlé d'une seule voix pour affirmer que protéger l'environnement, c'est protéger la santé.

Ensemble, nous avons demandé au gouvernement fédéral de renforcer les mesures de prévention de la pollution, de mettre pleinement en œuvre le droit à un environnement sain, d'accélérer les mesures contre les substances toxiques et les plastiques, de protéger une prise de décision fondée sur la science et de veiller à ce que le développement économique ne se produise jamais au détriment de la santé de la population.

Il ne s'agit pas de choisir entre une économie saine ou un environnement sain. Une économie saine repose sur la santé des personnes, des collectivités et des écosystèmes.

C'est précisément pour cette raison que le travail de plaidoyer de l'ACME est essentiel. À travers tout le pays, des médecins mettent de l'avant les données à propos des effets de la pollution sur la santé, là où les politiques environnementales sont discutées. Ils et elles défendent des solutions axées sur la prévention, pour réduire l'occurrence de maladies.

Ensemble, nous pouvons faire en sorte que le droit à un environnement sain au Canada se traduise non seulement dans les lois, mais aussi dans le quotidien de la population.

Dre Helen Hsu, Association canadienne des médecins pour l'environnement : 26 juin, infolettre ACME

II. Centre du droit de l'environnement Montréal, CQDE, info@cqde.org

Il serait judicieux de demander un avis du CQDE car le projet du quai flottant empièterait sur le domaine public et limiterait l'accès normal des citoyens aux berges et au littoral; il contraindrait également la pratique de sports nautiques ou aquatiques maintenant accessibles au public. En fait, le BAPE doit se questionner sur la légalité de la prise de possession effective par une entreprise privée sur cette portion fluviale du Saint-Laurent. Cette question de droit et de légitimité mérite une étude attentive et circonspecte.

III. Une dernière note encore. Il va sans dire que les travaux envisagés, de Contrecoeur à Bécancour en passant par Sorel-Tracy, pourraient à terme affecter la ressource halieutique, puisque tout finit un jour ou l'autre par dériver vers l'estuaire du fleuve Saint-Laurent. Il est donc essentiel que **Pêches et Océans Canada** mette à jour ses études sur l'état de santé du fleuve et que son avis soit transmis. À défaut, le BAPE serait bien avisé de conclure que les projets à la pièce ne peuvent qu'être autorisés, par devoir de précaution même.

IV. Accès au littoral, un bien collectif, sous ce thème l'évaluation d'un membre de Fondation Rivières serait utile.

. Par ailleurs je pourrais déposer un mémoire *-une analyse-* si le temps, la santé et mes maigres ressources financières me font grâce. Veuillez recevoir mes salutations respectueuses.

APENDICE II. RAPPEL DE LA LETTRE adressée pour obtenir un BAPE

Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs
Édifice Marie-Guyart
675, boulevard René-Lévesque Est
30e étage
Québec (Québec) G1R 5V7

Madame Pascale DÉRY

Ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) du Québec

Par courriel ministre@environnement.gouv.qc.ca

Madame la Ministre,

Je souhaite, par la présente, formuler une demande officielle de tenue d'un **Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)** concernant le projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal sur le territoire de la municipalité de Sorel-Tracy par QSL Ltée. Les impacts potentiels de ce projet exigent une évaluation systémique, indépendante et exhaustive, d'autant plus qu'il s'agit d'un projet privé interactif partiellement financé par des fonds publics.

Les données actuellement communiquées ne permettent pas de caractériser adéquatement les **effets cumulatifs, synergiques, interactifs, et additifs** du projet sur les milieux naturels, l'aménagement territorial et la santé populationnelle. Plusieurs paramètres environnementaux essentiels demeurent insuffisamment documentés, notamment quant aux **bruits**, aux interactions avec un site pétrolier, voire une usine en construction de produits polyester, et globalement quant à la **qualité de l'air** par les poussières qui émaneraient des transbordements et les manipulations en vrac de produits chimiques et d'engrais et de sels. On ne sait rien des impacts sur la **qualité de l'eau** en général ni de celles qui dériveraient vers le Lac Saint-Pierre. Globalement, on ne sait rien des impacts sur :

- . La **qualité physicochimique des eaux**, en particulier la présence de contaminants émergents, de métaux lourds, de nutriments et de matières en suspension;

- . **Les processus de sédimentation et d'enrichissement sédimentaire attribuables à ces interventions humaines**, dont les effets peuvent modifier durablement la structure des habitats aquatiques et riverains;

- . **L'intégrité des écosystèmes sensibles**, incluant les milieux humides, les frayères, les corridors écologiques et les habitats d'espèces à statut particulier;

Les impacts sur la biodiversité, tant au niveau des communautés benthiques que des populations de poissons, d'oiseaux et de mammifères riverains;

Les risques de dépassement de seuils écologiques critiques, susceptibles de provoquer des basculements irréversibles dans les systèmes naturels.

. Les activités récréotouristiques de navigation de plaisance sur cette zone fluviale d'une méga structure qui se prolongerait à travers le Fleuve.

Dans un contexte où plusieurs projets industriels, portuaires, énergétiques ou d'infrastructures se superposent déjà dans la région immédiate, il devient indispensable de procéder à une **analyse des impacts cumulatifs intégrés**, conforme aux meilleures pratiques internationales en matière d'évaluation environnementale. Une telle analyse doit inclure des modèles hydrodynamiques, des scénarios de pression anthropique et une évaluation des risques écologiques, voire des risques de réactions avec des matières réactives.

La tenue d'un BAPE permettrait de mobiliser l'expertise scientifique indépendante (dont de **santé publique et environnementale** dans une région où la prévalence de maladies pulmonaires est documentée), de garantir la transparence des données, d'assurer la participation des communautés locales et de vérifier que le projet respecte les principes de **précaution**, de résilience écologique et de gestion durable des milieux naturels. Elle offrirait également un cadre rigoureux pour examiner les alternatives, les mesures d'atténuation, les compensations écologiques et les mécanismes de prévention à long terme. L'éparpillement de projets privés n'est pas garant d'un aménagement territorial cohérent. Ce mode n'est plus acceptable, et, à long terme, la dévastation successive des berges, des battures et des systèmes écologiques du Fleuve grève la prospérité économique que l'on prétendrait rechercher.

Pour ces raisons, pour le bien commun, je vous demande respectueusement d'autoriser la tenue d'un BAPE sur ce projet interactif, afin que les décisions publiques reposent sur une évaluation complète, objective et scientifiquement fondée, ainsi que sur une **acceptabilité sociale** véritablement éprouvée.

Je vous remercie de l'attention que vous porterez à cette demande. Nous demeurons disponibles pour fournir toute information complémentaire.

Veuillez agréer, Madame la Ministre, l'expression de mes salutations distinguées.

Michel Pagé, Région de Sorel-Tracy et du Lac Saint-Pierre.

APPENDICE III. LES INTERVENTIONS PRESENTIES DE LA DSP de la Montérégie.

La qualité de l'air et la prévalence de maladies pulmonaires ...Actions en attente. Prévention et Implications requises en amont.

Élément essentiel. DSP : *Nous prenons note de vos inquiétudes citoyennes fondées. Sachez que la Direction de santé publique continue de travailler sur les enjeux de qualité de l'air extérieur avec le Ministère de l'Environnement (MELCCFP) et les municipalités de Sorel-Tracy et Saint-Joseph-de-Sorel. : 23 juin 2026. Correspondance DSP*