

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

402 P ☒ X NP ☐ DM6.1

Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire à Sorel-Tracy
6211-04-067

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 malgré 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;
- les délais de dépôt des documents étant inférieurs à ceux de la loi d'accès à l'information,

l'auteur du présent mémoire

déplore les erreurs, les omissions, les oublis, les doubles-emplois, etc.
en découlant éventuellement.

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

N.B. Citations aux termes près

Je suis ***POUR*** l'extension de petits ports

Accueil › Opinion › [OPINION DU LECTEUR] Expansion de nouveaux ports : pas à Contrecœur, ailleurs, plus petits, moins polluants

31 OCTOBRE 2023 - 08:39

[OPINION DU LECTEUR] Expansion de nouveaux ports : pas à Contrecœur, 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.

ETC.

Mais le projet QSL appelle de nombreuses et incontournables réserves environnementales rédhibitoires.

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	Aéroport	Réservoirs		2,00 / 3,26



Navire pétrolier :
± Handymax



Illustration 22: Saisie d'écran de l'exercice (SIM 10).

**Pétrolier et vrac (moyen) sont à quelques dizaines de mètres:
On se trouve donc en zone HazLoc (*Hazardous Locations*)**



Accidents actuellement limités aux conséquences matérielles et économiques

MAIS

Produits extrêmement variés (Sprague)

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). [Transport Canada +2](#)
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. [Publications du gouvern... +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). [TikTok - floristruckstok +3](#)

- 1203 : **Essence** (ou Gazoline / Carburant pour moteurs d'automobiles)
- 1202 : **Gazole / 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 : **Carburéacteur** (Carburant pour moteurs d'aviation à turbine / Jet Fuel) [YouTube - Caroline Frig... +5](#)

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

23. [Transport Canada +2](#)

- 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**
- 1011 : **Butane** [YouTube - Caroline Frig... +2](#)



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). [YLEA +1](#)

- 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) [YLEA](#)
- 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 Fuels Associa... +1](#)

- 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'additiver à l'essence)
- 1993 : **Liquide inflammable, N.S.A.** (généralement utilisé pour les additifs pétroliers ou huiles légères spécifiques) [hoguive +2](#)

Produits inflammables proches : incendies fulgurants

Témoignages personnels.

J'AI ASSISTÉ		J'AI RESSENTI	
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 (*atmosphères explosibles*)

« Les moteurs électriques et à combustion interne doivent respecter des modes de protection réglementaires stricts. »

Nombreux et différents pour tous les moteurs, et même les courroies!

Produits pyrophoriques : interrogations sans réponse dans les études de QSL

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.*
- *Pour DEUX amarrages différents (vrac & pétrolier), quelle autorité compétente unique?*

Accidents très rares

Et pourtant...



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

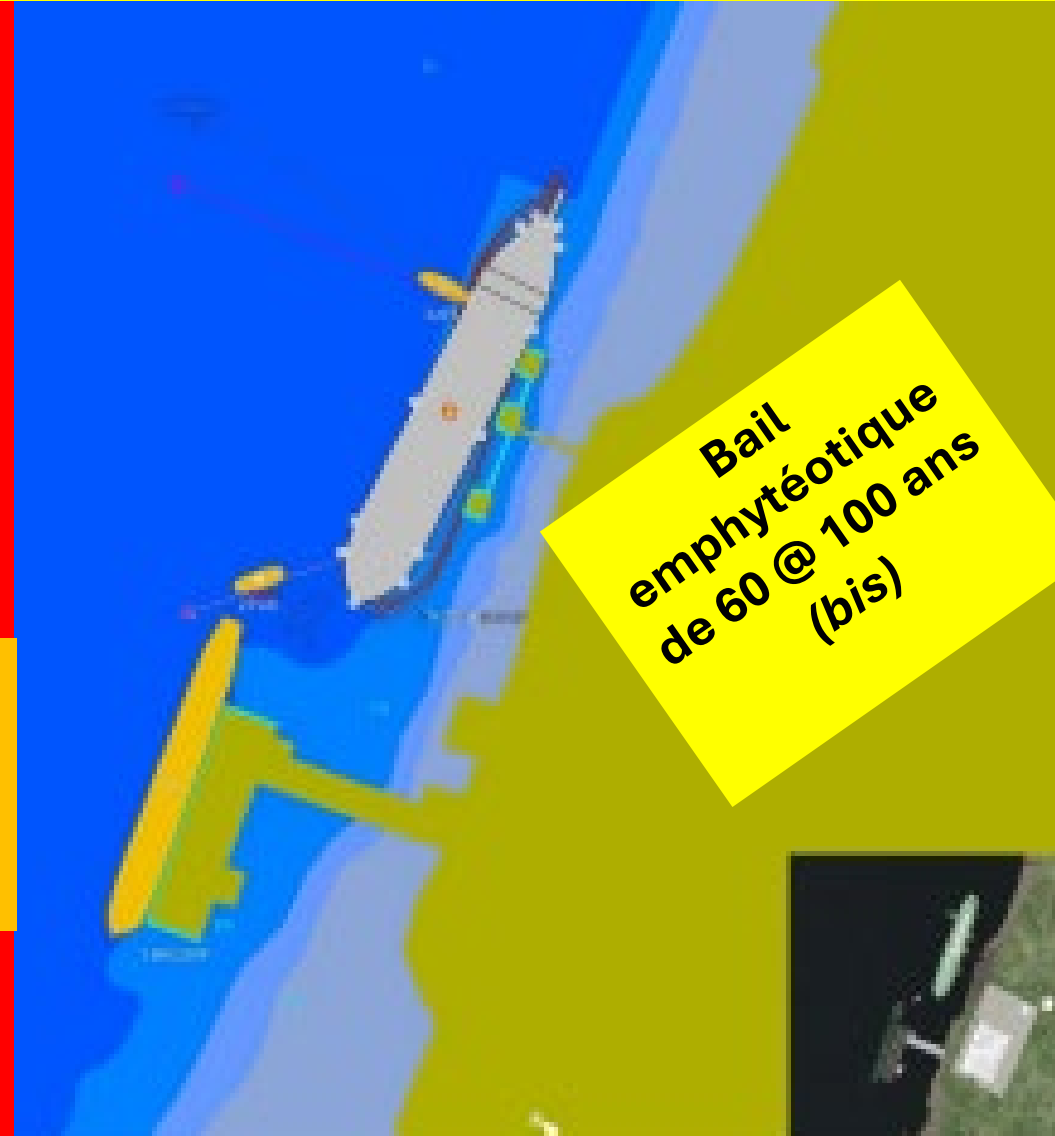
Dans les études consultées de QSL,

AUCUNE référence au GIEC ni à OURANOS (bis) ni à ECCC

- 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 plus loin que là...



**A - Dans les études consultées de QSL,
∅ référence au GIEC ni à OURANOS 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*)

**Bail
emphytéotique
de 60 @ 100 ans
?**

HANDYMAX



40 000 à 55 000 m³ selon densité du produit

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?**

Un projet économiquement porteur... mais environnementalement TRONQUÉ

Zone industrialo-portuaire (ZIP)

Sommaire des déclarations officielles

« Tout va pour le mieux! »

Développement fulgurant de la ZIP
Étude d'impacts de milieu négatifs : **Ø**

NÉGATIF

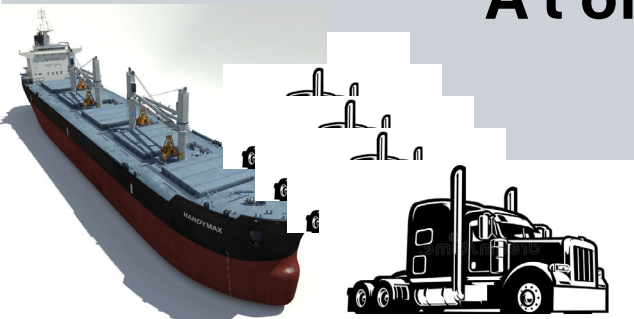
*Volume considérable d'études :
LIMITÉES au projet QSL*

*AUCUNE
étude globale incluant la ZIP*

Nuisances environnementales annexées:
Ø

À l'origine, les projets ZIP & QSL ne faisaient qu'un
À nouveau, ils évoluent ensemble.

PREUVE? le CAMIONNAGE *additionné!*



Un projet économiquement porteur...

Assurément, mais pas complètement

POSITIF (« gain\$ »)

*Contribution économique de QSL (T. 5 - 2.022)
&
Retombées économiques [...] d'un nouveau terminal (T. 6 – 2.024)*

PLUS (?)

*Déclarations du représentant de la Ville
« Valorisation d'un site de valeur (sic!) »
« Transfert à QSL pour recherche d'expertise »*

NÉGATIF (pertes & sacrifices)

*Impacts sur la valeur des résidences : Ø
Compensations pour pertes de jouissance
et de patrimoine familial : Ø*

Références aux citoyens « clients » de la Ville : Ø

Obligations de service et d'intérêt public :
« Servir les besoins de la population [...] dans l'intérêt général de la communauté » (Légis)

Les études de QSL ne respectent pas le PRINCIPE DE PROPORTIONNALITÉ et encore moins de SYSTÉMIQUE : globalité, interaction, environnement
« L'autorité doit prouver que les gains espérés l'emportent sur les sacrifices imposés. »

Études de Deloitte

A Sorel-Tracy, un projet enclavé : économique & résidentiel

Deux traitements différents par QSL :

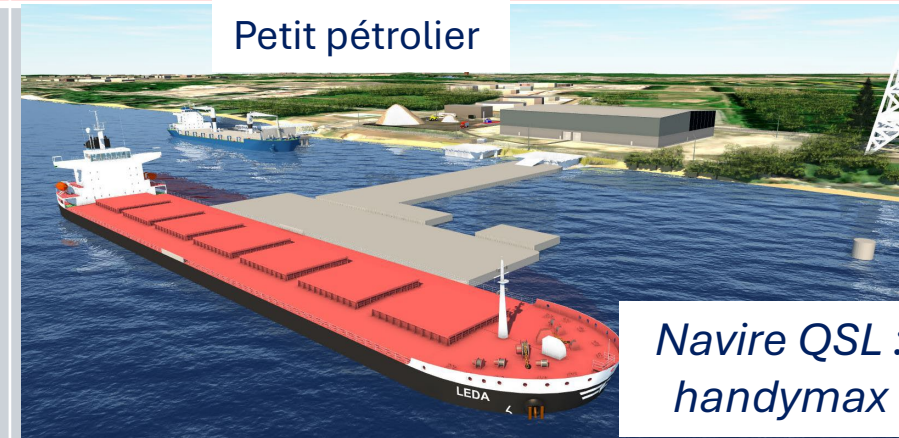
1 - Terminal de conteneurs Beauport



**Projet majeur
de portée
internationale
en eau
profonde**

2 - Terminal portuaire Sorel-Tracy

**Projet de
portée
locale en
zone
mixte**



- reposant sur des principes d'évitement, de réduction et d'atténuation des impacts;
- aucun empiètement sur le fleuve Saint-Laurent et aucun travaux en milieu marin;
- sans impact sur les activités récréotouristiques à la Baie de Beauport (défi majeur d'acceptabilité sociale);
- **80 % des volumes transportés par rail.**

- réduction et atténuation des impacts sur les résidences pas prises en cause (= *règlements*);
- empiètement sur le fleuve Saint-Laurent et travaux en milieu marin;
- **IMPACTS MAJEURS** touchant à la fois l'intégrité physique des résidences, la qualité de vie des occupants et la valeur économique du bien.

Camionnage : préoccupation-phare



**Cumul combiné des camions du port QSL
et de la zone industrielle
PAS considéré, ni calculé, etc. par QSL**

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. »**

Vu la capacité exceptionnelle du transport maritime, le projet QSL est méritoire en termes de logistique, d'économies de toutes sortes, de vision...

Les chiffres clés en un coup d'œil

Mode de transport	Capacité de charge utile moyenne	Équivalence imagée
 Camion (Semi-remorque standard)	25 tonnes	Le point de départ.
 Wagon de marchandises	70 tonnes	Environ 3 camions .
 Navire Handymax (Vraquier)	50 000 tonnes	Environ 715 wagons ou 2 000 camions !

Mais

Résumé visuel

Imaginez un navire *Handymax* à quai. Ce que vous voyez flotter devant vous est l'équivalent d'un **embouteillage géant de 2 000 camions** soudainement compressé dans une seule coque de 190 mètres de long. bulkcarrierguide.com +2

Pour déplacer la cargaison contenue dans **un seul navire Handymax** (généralement chargé de céréales, de charbon ou de ciment), il faudrait déployer une logistique terrestre phénoménale : [Shipco Transport](#) +1

Je suis pour!

1. Face aux wagons de train ()

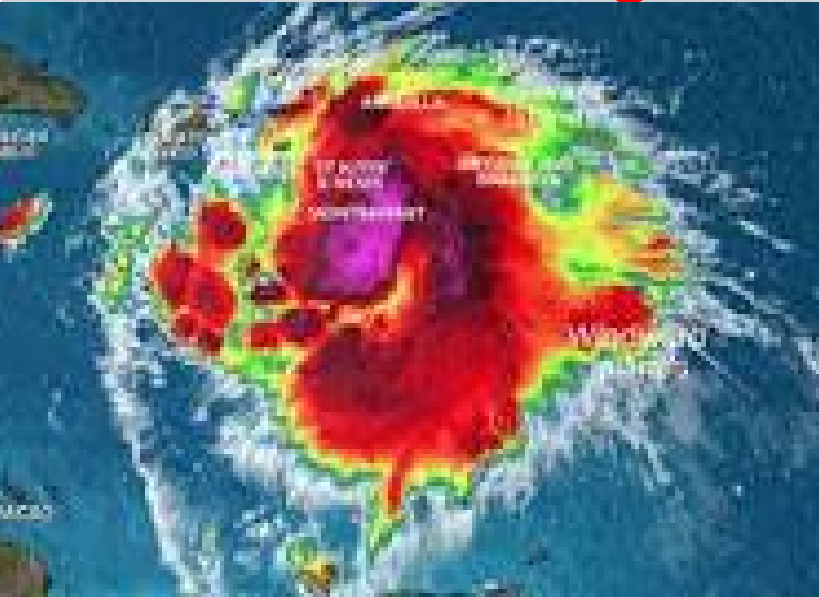
- Un wagon moyen transporte 70 tonnes.
- Le contenu d'un Handymax remplirait **715 wagons**.
- **L'image** : Si on assemblait tous ces wagons en un seul et unique convoi, le train mesurerait près de **10 kilomètres de long**. [Ermewa](#)

2. Face aux camions semi-remorques ()

- Un camion standard transporte environ 25 tonnes de marchandises nettes.
- Le contenu d'un Handymax nécessite **2 000 camions**.
- **L'image** : Si ces 2 000 camions se suivaient sur l'autoroute en respectant les distances de sécurité de base, ils formeraient une ligne continue de **plus de 100 kilomètres de long** (l'équivalent d'une autoroute saturée reliant deux grandes métropoles). fr.truckman-vehicle.com

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

① 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.)

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.

- 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** (et 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).



Bref, les gros-porteurs coupent l'eau sous la quille QSL (80 pieds – près de 25 m au-dessus du pont!)

SOMMAIRE et recommandations

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

- vu la contigüité 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 réévaluées 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, càd 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, 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 avec un terminal multimodal (camions et wagons), soit réalisé sur le site.

Je vous remercie.

Joseph A. Soltész
Citoyen de Contrecoeur
29 septembre 2.026

Conclusion : *pronostic*

- Deux projets portuaires dans la même région! L'un d'utilité publique, QSL; l'autre le port de Contrecoeur (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'ailleurs Montréal et CTC.
- Vu le rapport de 5 à 1 entre la taille d'un Megamax et d'un Harbortug, à près de 8 pour 1 en capacité de transport de marchandises (tonnage)...

...MON PRONOSTIC EST

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

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 Contrecoeur que QSL aurait dû s'installer!

Remerciements

- 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;
- les documents requis 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;
- les délais de dépôt des documents étant inférieurs à ceux de la loi d'accès à l'information,

l'auteur du présent mémoire
déploire 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

Merci pour vos considération et attention