



Mémoire de la Société pour la nature et les parc (SNAP Québec)

Présenté dans le cadre de la consultation du BAPE sur le projet de construction et
d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire à Sorel-Tracy

1^{er} octobre 2026



PRÉSENTATION DE LA SNAP QUÉBEC

La Société pour la nature et les parcs (SNAP Québec) est un organisme à but non lucratif dédié à **rendre la nature protégée, aimée et accessible dans chaque région et pour mille générations**. La SNAP Québec travaille à la création d'un réseau d'aires protégées à travers la province, afin d'assurer la protection à long terme de la forêt boréale, du Grand Nord, du Saint-Laurent et des écosystèmes qui abritent nos espèces menacées. Elle veille également à la bonne gestion des aires protégées existantes.

Fondée en 2001, la section québécoise de la SNAP peut mettre à profit un réseau canadien actif depuis 1963, composé aujourd'hui d'un bureau national à Ottawa et de 13 sections d'un océan à l'autre. La SNAP Québec a contribué à la création de **plus de 120 000 km² d'aires protégées au Québec**, comme le parc national Tursujuq.

SOMMAIRE

PRÉSENTATION DE LA SNAP QUÉBEC	2
INTRODUCTION	4
1. IMPACTS SUR LE CHEVALIER CUIVRÉ	5
1.1 Impact sur la reproduction de l'espèce.....	5
1.2 Emplacement du projet et mesures de compensation inadéquates	6
1.3 Risques liés aux contaminants.....	7
1.4 Effets cumulatifs sur le chevalier cuivré	7
1.5 Application du principe de précaution	8
2. ÉVALUATION RÉGIONALE ET STRATÉGIE MARITIME DU QUÉBEC	10
CONCLUSION	12

INTRODUCTION

La SNAP Québec travaille à la protection et au rétablissement de nombreuses menacées ou vulnérables, y compris du chevalier cuirré. Par exemple, en 2021, la SNAP Québec et le Centre québécois du droit de l'environnement (CQDE) ont déposé une demande de contrôle judiciaire à la Cour fédérale afin d'obtenir une ordonnance enjoignant à la ministre des Pêches et des Océans de prendre l'arrêté visant la protection de l'habitat essentiel du chevalier cuirré en vertu de la *Loi sur les espèces en péril*. Aussi, en 2021, dans le cadre du projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur, nous avons rendu public un avis scientifique qui concluait que les impacts négatifs sur le chevalier cuirré du projet d'agrandissement étaient sous-estimés et que les avantages des mesures proposées pour compenser la perte d'habitat essentiel demeuraient spéculatifs, aux mieux hypothétiques. En 2026, la SNAP Québec et le CQDE ont déposé une demande de contrôle judiciaire à l'encontre du permis émis par la ministre des Pêches autorisant la destruction d'une partie de l'habitat essentiel du chevalier cuirré pour le projet à Contrecoeur. La même année, la SNAP Québec a publié un rapport de recherche sur la viabilité économique de ce projet et des infrastructures portuaires dans le fleuve Saint-Laurent produit par deux chercheurs universitaires.

Sachant que le projet de terminal portuaire de Sorel-Tracy aura des impacts importants sur l'habitat essentiel du chevalier cuirré, la SNAP Québec est grandement préoccupée par celui-ci et considère que l'étude d'impact environnemental produite par l'initiateur ne reflète pas suffisamment le risque pour la survie et le rétablissement de cette espèce menacée. Cette étude ne donne pas non plus un portrait global des projets portuaires au Québec dont les impacts cumulatifs doivent être pris en considération.

La SNAP Québec demande que le rapport d'enquête et d'audience publique de la commission d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) reflète les risques du projet pour le chevalier cuirré, y compris les effets cumulatifs de la multiplication de projets dans son habitat et l'incertitude entourant l'efficacité des projets de compensation d'habitats aquatiques. En ce sens, la SNAP Québec conclut que le projet ne devrait pas aller de l'avant dans sa forme actuelle en raison des risques pour la survie et le rétablissement du chevalier cuirré. Advenant que le projet soit autorisé, les conditions devraient inclure l'obligation de mettre en œuvre et de vérifier l'efficacité des mesures de compensation avant le début des travaux menant à la destruction de l'habitat essentiel.

La SNAP Québec demande aussi à la commission d'enquête de tenir compte de la multiplication des projets portuaires dans son analyse sur la nécessité du projet. Finalement, nous recommandons que le gouvernement du Québec se dote d'une vision

stratégique et globale pour le développement du secteur maritime, incluant une évaluation des impacts cumulatifs des projets plutôt qu'une évaluation à la pièce.

1. IMPACTS SUR LE CHEVALIER CUIVRÉ

1.1 Impact sur la reproduction de l'espèce

L'étude d'impact environnemental stipule :

[Qu'étant] donné que les frayères connues de chevalier cuivré ne sont pas dans la ZÉL, la reproduction de l'espèce ne sera pas affectée. Il en est de même pour les juvéniles de l'espèce qui semblent rester dans la rivière Richelieu. Les adultes pourraient toutefois être dérangés dans leurs comportements d'alimentation.¹

Bien que la zone d'étude locale ne comprenne aucune frayère connue du chevalier cuivré, le projet et les effets qu'il engendrera risquent d'impacter négativement l'espèce, et ce incluant sa reproduction. En effet, même si aucune frayère connue ne sera affectée directement, la réduction de nourriture ou d'aires d'alimentation risque de diminuer son succès reproducteur. Plusieurs études établissent un lien important entre la réduction de ressources alimentaires et la fécondité des poissons.² Nous sommes donc d'avis que, même si un projet de compensation est prévu, et advenant qu'il soit efficace, la perte d'habitat d'alimentation, même temporaire, pourrait tout de même avoir un impact sur la reproduction de l'espèce. Nous ne connaissons pas non plus l'importance de cet herbier spécifique à l'alimentation du chevalier cuivré, soit s'il est hautement fréquenté, notamment à cause de sa proximité à l'embouchure de la rivière Richelieu. Cependant, la superficie d'habitats essentiels se trouvant actuellement dans le Saint-Laurent est déjà considérée comme insuffisante par les spécialistes pour soutenir un niveau de population idéal permettant d'assurer le rétablissement de l'espèce.³ Ainsi, la réduction de tout habitat d'alimentation, même temporaire, pose un risque au succès reproducteur de l'espèce, qui

¹QSL International ltée. 2025. Étude d'impact environnemental Volume 1 tome 1. Direction des évaluations environnementales stratégiques, Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs. p.9-76.

² Rani, S., Kumar, P., Kumar, S., Dar, S. A., Nottanalan, H., & Priya, A. (2026). Starvation tolerance in fish: Physiological and ecological perspectives-A review. *Aquaculture*, 617, 743774; Scott, D. P. (1962). Effect of food quantity on fecundity of rainbow trout, *Salmo gairdneri*. *Journal of the Fisheries Board of Canada*, 19(4), 715-731.

³ Bernatchez, L., P. Dumont, Y. Mailhot et A. Branchaud. 2021. Avis scientifique : Impacts du projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur sur le chevalier cuivré. 13 pages. <https://snapquebec.org/wp-content/uploads/2022/06/Avis-Chevalier-Cuivre.pdf>

est d'ailleurs déjà faible.⁴ À ce risque s'ajoute l'impact de contaminants qui peuvent causer des problèmes dans la reproduction des poissons.⁵ Pour les raisons exprimées plus haut, nous considérons que la destruction de l'habitat essentiel d'alimentation par le projet pose un risque au chevalier cuirré, incluant sa reproduction.

1.2 Emplacement du projet et mesures de compensation inadéquates

Dans sa réponse à notre question lors de l'audience publique du 9 septembre, l'initiateur et Atkins Réalis expliquent que plusieurs projets de compensation d'herbiers passés ont eu une reprise rapide, cependant, les projets de compensation d'herbiers d'alimentation du chevalier cuirré ont été très peu documentés jusqu'à présent.

La SNAP Québec considère que l'incertitude associée au succès de la compensation d'herbier d'alimentation du chevalier cuirré demeure importante. En effet, l'initiateur assume que la perte d'habitat sera temporaire jusqu'à ce que les nouveaux herbiers atteignent un niveau de développement assurant des fonctions équivalentes aux herbiers détruits. Au contraire, tel que rapporté dans l'avis scientifique publié par la SNAP Québec en 2021:

[...] les mesures de compensation d'habitat du poisson qui ont été appliquées au Canada au cours des dernières décennies ont eu un succès très mitigé quant à l'atteinte du principe d'aucune perte nette en termes de survie du poisson et de productivité de son habitat. À titre d'exemple patent, la publication scientifique de Quigley et Harper (2006) intitulée "Effectiveness of Fish Habitat Compensation in Canada in Achieving No Net Loss" rapporte que près des 2/3 (63%) des projets de compensation se sont en fait traduits par une perte nette de productivité d'habitat et ce, même lorsqu'était doublée la superficie de nouveaux habitats par rapport à celle de l'habitat détruit.⁶

Pêches et Océans Canada ajoute, en réponse à une question complémentaire, qu'il estime que les chances de succès du projet de compensation sont élevées.⁷ Cependant cette estimation se limite à l'évaluation de la colonisation du milieu par la végétation caractéristique de l'habitat du chevalier cuirré; même si les conditions écologiques du

⁴ COSEPAC. 2014. Évaluation et Rapport de situation du COSEPAC sur le chevalier cuirré (*Moxostoma hubbsi*) au Canada. Comité sur la situation des espèces en péril au Canada. Ottawa. xiii + 81 p. (Registre public des espèces en péril).

⁵ QSL International ltée. 2025. P.9-77.

⁶ Bernatchez, L., P. Dumont, Y. Mailhot et A. Branchaud. 2021. Avis scientifique : Impacts du projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur sur le chevalier cuirré. 13 pages.
<https://snapquebec.org/wpcontent/uploads/2021/05/Avisscientifique-chevalier-cuivre.pdf>

⁷ Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire à Sorel-Tracy – Questions complémentaires – DQ6. <https://voute.bape.gouv.qc.ca/dl/?id=00000804528>

nouvel herbier ressemblent à celles de l'herbier qui sera détruit, il n'est pas certain que le chevalier cuirvé l'utilise de la même façon.

En outre, il importe aussi de tenir compte de l'emplacement du projet de compensation. En effet, même si celui-ci fonctionnait, il n'aurait peut-être pas la même valeur écologique pour l'espèce. L'herbier qui sera perdu au site du projet de terminal portuaire pourrait, comme mentionné plus haut, être d'une plus grande importance pour l'espèce, étant donné sa localisation. En comparaison, la création d'un herbier dans une zone du Saint-Laurent déjà plus dense en herbiers d'alimentation pour le chevalier cuirvé pourrait ne pas avoir la même importance pour l'espèce.

Il est donc prématuré de conclure, comme l'a fait l'agence d'évaluation d'impact environnemental dans le processus d'évaluation fédéral du projet, que les effets résiduels du projet sur l'habitat du chevalier cuirvé seront limités par un projet de compensation qui n'est pas finalisé et dont les gains potentiels n'ont pas pu être démontrés scientifiquement.

1.3 Risques liés aux contaminants

L'initiateur reconnaît que le chevalier cuirvé est déjà exposé à plusieurs types de contaminants provenant d'activités anthropiques, et que plusieurs caractéristiques de l'espèce, dont sa longévité et son alimentation axée principalement sur des mollusques filtreurs, les rendent particulièrement vulnérables aux contaminants.⁸ Les contaminants pouvant se retrouver dans l'eau lors de la phase de construction pourraient avoir des impacts négatifs sur la reproduction, notamment par l'action de perturbateurs endocriniens.⁹ Or, les mesures d'atténuation liées à ces risques sont les mêmes que pour les autres poissons, ce qui suggère que le caractère unique du chevalier cuirvé n'est pas pris en compte dans ces mesures.

1.4 Effets cumulatifs sur le chevalier cuirvé

L'aire de répartition du chevalier cuirvé est extrêmement restreinte et il s'agit d'une zone déjà fortement perturbée par l'activité humaine, y compris le transport maritime. De nombreux projets avec des impacts potentiels pour le chevalier cuirvé sont à prévoir dans cette zone et les changements climatiques risquent d'ajouter une pression sur les herbiers submergés.

⁸ QSL International ltée. (2025). 9-77.

⁹ MPO. 2012. Programme de rétablissement du chevalier cuirvé (*Moxostoma hubbsi*) au Canada, Série de Programmes de rétablissement de la Loi sur les espèces en péril, Pêches et Océans Canada, Ottawa, xi + 64 p. https://publications.gc.ca/collections/collection_2012/mpo-dfo/En3-4-141-2012-fra.pdf

L'étude d'impact environnemental indique que le projet à Sorel-Tracy aura un impact sur le développement de projets industriels, sur la destruction d'herbiers aquatiques, sur l'augmentation de la navigation, sur la pollution maritime, la dégradation de la qualité de l'habitat, et sur l'introduction d'espèces exotiques envahissantes, mais que le projet de futur terminal portuaire ne contrevient pas aux objectifs du programme de rétablissement du chevalier cuirré, car « un projet de compensation permettra la création d'habitats supplémentaires (ratio supérieur à 1 : 1) dans le tronçon fluvial de l'habitat essentiel d'alimentation d'adultes du chevalier cuirré ».¹⁰

Pour la SNAP Québec, cette conclusion est fondée sur une vision optimiste de la capacité de l'ensemble des nouveaux projets de contrebalancer la destruction de l'habitat essentiel du chevalier cuirré par des mesures de compensation dont l'évaluation des chances de succès ne reflète pas les constats de la littérature scientifique. Par exemple, l'étude d'impact ne reflète pas l'incertitude liée à la compensation dans le cadre du projet d'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur, qui entraînera la destruction d'au moins 18 800 m² d'habitat essentiel d'alimentation du chevalier cuirré adulte. Le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) a d'ailleurs exprimé sa préoccupation liée aux pertes d'habitats du chevalier cuirré et sa qualité lors de la deuxième séance d'audience publique. Présentement, un seuil critique d'habitat nécessaire pour le rétablissement de l'espèce n'a pas encore été défini par le MELCCFP, donc l'impact des pertes cumulatives sur ce seuil est incertain, mais comme mentionné plus tôt, la superficie d'habitats essentiels se trouvant actuellement dans le Saint-Laurent est déjà considérée comme insuffisante.

Ce projet entraînerait une fragmentation de l'habitat du chevalier cuirré, ce qui est en opposition avec l'objectif 1(c) du programme de rétablissement du chevalier cuirré (2012), qui consiste à maintenir la connectivité entre les habitats utilisés aux différentes étapes de son cycle de vie. En plus des effets cumulatifs provenant de la destruction directe de l'habitat du chevalier cuirré, une augmentation du trafic maritime dans un écosystème déjà fortement affecté par cette activité risquerait, à travers de multiples menaces (érosion des berges, rejets de contaminants, dérangement par la navigation, introduction d'espèces exotiques envahissantes, etc.), de dégrader, voire de fragmenter davantage l'habitat de cette espèce.

1.5 Application du principe de précaution

Devant le risque bien réel de la disparition de l'espèce à long terme, il convient d'agir avec précaution et d'exiger la démonstration que les mesures de compensation fonctionnent

¹⁰ QSL International ltée. 2025. 10-17.

avant d'autoriser la destruction de son habitat essentiel. La Direction de la gestion de la faune du MELCCFP arrivait à une recommandation similaire dans son analyse de la recevabilité de l'étude d'impact du projet:

À titre indicatif, l'initiateur devra présenter un plan de compensation préliminaire détaillée à l'étape d'acceptabilité du projet tenant compte des éléments suivants :

[...]

4. Considérer les critères suivants pour le chevalier cuirré:

a. Aménager des herbiers avant de causer les pertes pour assurer une continuité dans la disponibilité d'habitat et garantir le succès de l'aménagement pour cette espèce précaire.¹¹

Il est important de souligner que l'objectif 4 du programme de rétablissement du chevalier cuirré consiste à réduire l'impact des pressions anthropiques sur le chevalier cuirré et son habitat. Nous estimons que les répercussions potentielles de ce projet vont à l'encontre de cet objectif. En plus de la simple destruction immédiate d'habitat essentiel d'alimentation du chevalier cuirré, les risques que pose le projet à la survie et au rétablissement du chevalier cuirré demeurent trop importants pour que le projet aille de l'avant dans sa forme actuelle.

Recommandation 1: La SNAP Québec recommande que le projet ne soit pas autorisé si une portion de l'habitat essentiel du chevalier cuirré serait détruite.

Recommandation 2: Advenant que le projet soit autorisé, la SNAP Québec suggère les recommandations suivantes:

- **Recommandation 2.1 : Que des mesures supplémentaires adaptées à la vulnérabilité accrue du chevalier cuirré soient appliquées pour les contaminants lors de la phase de construction ainsi que la phase d'exploitation en tenant compte des impacts des autres projets portuaires en développement.**
- **Recommandation 2.2: Que le calendrier de l'initiateur reflète la suggestion du MELCCFP d'effectuer et de vérifier l'efficacité des mesures de compensation en amont de la destruction de l'habitat du chevalier cuirré.**

¹¹ Québec, Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes: Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire dans la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy, Décembre 2025, 70 pages, en ligne: <https://voute.bape.gouv.qc.ca/dl/?id=00000782960>.

- **Recommandation 2.3: Que le programme de suivi des mesures de compensation pour la destruction de l'habitat du chevalier cuivré ne se limite pas seulement aux caractéristiques de l'habitat d'alimentation du chevalier cuivré, mais inclut aussi son utilisation réelle par l'espèce.**

2. ÉVALUATION RÉGIONALE ET STRATÉGIE MARITIME DU QUÉBEC

Au-delà des risques sur le chevalier cuivré, nous croyons qu'il est nécessaire que le gouvernement du Québec se dote d'une vision plus globale et stratégique pour le développement du secteur maritime. Les projets portuaires se multiplient à Contrecoeur, Sorel-Tracy, Baie-Comeau, etc., mais leurs effets cumulatifs sont difficilement pris en compte, y compris les impacts de l'augmentation du trafic maritime pendant leur exploitation.

En audience publique, le MELCCFP a mentionné la pertinence d'une évaluation environnementale sectorielle ou régionale pour permettre l'étude des effets cumulatifs du projet. Cependant, dans l'attente d'un encadrement pour ce nouvel outil, il ne peut pas être utilisé. Au niveau fédéral, une telle évaluation est déjà en cours pour la région du fleuve Saint-Laurent et ses conclusions pourront éclairer la prise de décision pour l'ensemble des acteurs de la région. Plutôt que d'effectuer des évaluations environnementales à la pièce, nous recommandons que l'autorisation de nouvelles infrastructures portuaires dans le fleuve Saint-Laurent soit suspendue dans l'attente des conclusions de l'Évaluation régionale de la région du fleuve Saint-Laurent présentement en cours.

Une analyse plus approfondie des dynamiques économiques portuaires permettrait aussi de mieux évaluer la nécessité du projet et si l'intérêt public justifie ses impacts environnementaux. Le projet d'agrandissement du port de Sorel-Tracy semble se justifier par deux facteurs économiques relevant de l'impératif de croissance : (1) la concurrence interportuaire et (2) la recherche d'une plus grande agilité logistique.¹²

D'abord, en agissant principalement en silo, les ports doivent offrir suffisamment de capacité, de rapidité et de fiabilité pour éviter que les armateurs et les entreprises dirigent leurs marchandises vers d'autres installations. La concurrence entre terminaux et corridors logistiques pousse donc les ports à accroître leur capacité et la rapidité de leurs opérations afin de ne pas perdre de navires et de clients au profit d'autres installations, mais ces

¹² Nogué-Alguero, B. (2020). Growth in the docks: Ports, metabolic flows and socio-environmental impacts. *Sustainability Science*, 15(1), 11-30. <https://doi.org/10.1007/s11625-019-00764-y>

nouveaux investissements fixes doivent ensuite être rentabilisés par la captation de volumes supplémentaires, ce qui se traduit ici par une augmentation du transport maritime et donc de ses effets négatifs sur l'environnement.¹³

Ensuite, le port de Sorel-Tracy s'agrandit sous la pression d'une recherche d'agilité logistique. Selon QSL, le terminal existant générerait environ 200 jours cumulés d'attente par année, alors que le nouveau terminal viserait à ramener ce total sous 90 jours.¹⁴

Comme la performance portuaire dépend du temps d'attente avant l'accostage, du temps de rotation des navires et de la fluidité entre le quai, l'entreposage et les réseaux terrestres, l'ajout de capacité portuaire réduirait l'attente et la congestion, accélérerait la rotation des navires et des cargaisons, et rendrait ainsi les stocks et les délais plus prévisibles pour les entreprises, ce qui améliorerait la réactivité des chaînes d'approvisionnement.¹⁵ Or, cette augmentation de la capacité portuaire à Sorel-Tracy permettra également d'accueillir 8 navires supplémentaires, augmentant par le fait même le transport maritime et ses effets (notamment le batillage, susceptible d'éroder les rives et d'altérer les herbiers submergés, et le bruit, qui pourrait entraîner l'évitement, la désorientation ou des changements de comportement alimentaire chez les poissons).¹⁶

L'étude d'impact environnementale conclut aussi que le projet serait susceptible d'entraîner une réduction nette des émissions de GES en raison des gains logistiques et du transfert de marchandises du transport routier au transport maritime.¹⁷ Cette analyse néglige toutefois l'impact que le projet aurait sur l'augmentation à long terme de la demande pour le transport de marchandises et le modèle de croissance économique incompatible avec les objectifs climatiques et la durabilité, notamment en consolidant les activités de stockage de produits pétroliers de Kildair à Sorel et en attirant autour du port de nouvelles activités manufacturières et logistiques à forte intensité matérielle, à l'image de la future usine de TDF Canada, annoncée dans la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy. La zone portuaire favorise ainsi l'implantation et la croissance d'activités potentiellement polluantes. La non-prise en compte de ces émissions indirectes ne permet pas, à notre avis, d'obtenir un portrait juste de l'ensemble des émissions de GES générées par ce projet.

¹³ *Ibid.*

¹⁴ QSL International Ltée. (2025). 2-3.

¹⁵ Pallis, A. A., & Rodrigue, J.-P. (2026). Port efficiency. In T. Notteboom, A. A. Pallis, & J.-P. Rodrigue, Port economics, management and policy (2nd ed., Chapter 10.2). Routledge.
<https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part10/port-efficiency/>

¹⁶ QSL International Ltée. (2025). 9-73.

¹⁷ QSL International Ltée. (2025). 2-4.

Devant ces constats, la SNAP Québec invite la commission d'enquête à reconsidérer les raisons d'être et la nécessité du projet non pas sous l'angle de l'augmentation de la capacité, de la fluidité logistique et de la compétitivité portuaire, mais plutôt sous celle de l'optimisation des infrastructures portuaires existantes et de la coopération interportuaire afin d'éviter les impacts environnementaux et sociaux engendrés par les développements ou agrandissements portuaires. Nous invitons également le gouvernement du Québec à se doter d'une vision globale des besoins en matière de transport maritime.

Pour ce faire, la SNAP Québec insiste sur le fait qu'une réflexion sur le contingentement du trafic maritime, c'est-à-dire l'établissement d'un seuil limite sur le nombre de transits et la taille des bateaux autorisés à circuler dans le Saint-Laurent, tout en privilégiant le commerce de biens et de services ayant un maximum de retombées socio-économiques pour les régions et un minimum d'impacts sur l'environnement et la biodiversité, s'impose. Nous invitons aussi les gouvernements du Canada et du Québec à se pourvoir d'une stratégie permettant d'assurer une synergie entre les ports canadiens, tant ceux exploités par le secteur privé que le secteur public. Cette stratégie permettrait d'établir une planification fédérale et interprovinciale des capacités portuaires afin que chaque port ne développe pas séparément des infrastructures redondantes dans le seul but de concurrencer les autres installations.

Recommandation 3: La SNAP Québec recommande que l'autorisation de nouvelles infrastructures portuaires dans le fleuve Saint-Laurent soit suspendue dans l'attente des conclusions de l'Évaluation régionale de la région du fleuve Saint-Laurent.

Recommandation 4: La SNAP Québec recommande que le gouvernement du Québec se dote d'une stratégie globale de développement des infrastructures portuaires intégrant les constats des différentes initiatives provinciales et fédérales, dont l'évaluation régionale du fleuve Saint-Laurent.

CONCLUSION

La SNAP Québec est inquiète des effets du projet de terminal portuaire de Sorel-Tracy, notamment pour la survie et le rétablissement du chevalier cuirré. La situation de cette espèce est déjà fragilisée par l'octroi récent d'une autorisation de détruire 18 800 m² de son habitat essentiel pour l'agrandissement du terminal portuaire de Contrecoeur à proximité. L'étude d'impact environnemental du projet ne reflète pas suffisamment l'incertitude entourant les chances de succès des projets de compensation pour la perte d'habitat et la

contribution du projet de Sorel-Tracy sur les effets cumulatifs pour cette espèce. Pour cette raison, la SNAP Québec conclut que le projet ne devrait pas aller de l'avant dans sa forme actuelle en raison des risques pour la survie et le rétablissement du chevalier cuirré. Advenant que le projet soit autorisé, les conditions devraient inclure l'obligation au promoteur de mettre en œuvre et de vérifier l'efficacité des mesures de compensation **avant** le début des travaux menant à la destruction de l'habitat essentiel.

La SNAP Québec demande également à la commission d'enquête de réévaluer la raison d'être et la nécessité du projet en prenant en compte un angle d'optimisation et de coopération interportuaire plutôt que celui de l'impératif de croissance. En ce sens, nous recommandons que le gouvernement du Québec se dote d'une vision stratégique et globale pour le développement du secteur maritime incluant une évaluation des impacts cumulatifs des projets plutôt qu'une évaluation à la pièce. Cette vision stratégique devrait inclure une réflexion sur le contingentement du trafic maritime et tenir compte des conclusions de l'évaluation régionale de la région du fleuve Saint-Laurent.