Mémoire du Comité pour la protection des berges du Saint-Laurent (CPBSL) sur le nouveau terminal portuaire à Sorel-Tracy

Présenté à : Commission d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)

Objet : Analyse des impacts hydrodynamiques et cumulatifs sur l'érosion des berges du Saint-Laurent

Soumis par : Le Comité pour la protection des berges du Saint-Laurent (CPBSL)

Contexte : Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire à Sorel-Tracy par QSL International Ltée

---

Sommaire exécutif

Le **Comité pour la protection des berges du Saint-Laurent (CPBSL)** soumet à la Commission son opposition ferme au projet de nouveau terminal portuaire proposé par QSL International Ltée à Sorel-Tracy. L'analyse d'impact environnemental sous-estime de manière critique les effets cumulatifs de la navigation commerciale à grand gabarit sur la dynamique érosive du fleuve. L'accueil prévu de navires de classe supérieure à **25 000 tonnes** viendra aggraver un bilan géomorphologique déjà déficitaire, menaçant directement l'intégrité de milieux protégés d'une haute valeur écologique.

1. Cadre biophysique : Vulnérabilité des milieux récepteurs

Le projet s'insère dans un tronçon fluvial caractérisé par une sensibilité géomorphologique extrême. Le CPBSL rappelle à la Commission que l'augmentation appréhendée du trafic commercial affectera directement trois écosystèmes majeurs :

- **Les rives des îles de Sorel :** Complexes de milieux humides et de plaines inondables abritant une biodiversité fragile, hautement sensibles à l'affouillement sédimentaire.
- **La voie maritime (chenal de navigation) :** Secteur névralgique où le resserrement de la section transversale du fleuve amplifie mécaniquement l'énergie des vagues de sillage.
- **Le lac Saint-Pierre :** Réserve de biosphère mondiale de l'UNESCO, subissant déjà un stress anthropique et climatique sévère.

2. Fondements scientifiques : Dynamique hydrodynamique du sillage

Le CPBSL enjoint la Commission à rejeter l'hypothèse selon laquelle l'érosion des rives dans cette zone relève d'un processus purement naturel. La littérature scientifique de référence, notamment les travaux menés sous l'égide du *Plan d'action Saint-Laurent*, ainsi que les expertises du *Comité permanent des transports de la Chambre des communes*, démontrent le rôle prépondérant du sillage hydrodynamique (**batillage**) des navires de grand tonnage.

1. **Le sillage primaire (vagues de déplacement) :** Le déplacement du volume d’eau par la coque du navire provoque un abaissement local et brutal de la ligne d'eau. Ce retrait rapide engendre des pressions interstitielles négatives à l’intérieur de la berge, causant des effondrements massifs de blocs de sol.

2. **Le sillage secondaire (vagues divergentes) :** Ces vagues, se propageant perpendiculairement vers les rives, libèrent une énergie cinétique destructrice lors de leur déferlement, altérant de façon irréversible la structure géomorphologique des berges et entraînant le lessivage continu des sédiments fins.

3. Acceptabilité sociale et externalités économiques : L’évaluation du passif environnemental

La Commission du BAPE doit impérativement prendre en compte le passif financier et environnemental généré par le batillage dans ce secteur. Bien que le gouvernement fédéral ait aboli ses programmes de protection des berges à la fin des années 1990, la valeur économique réelle des dommages est aujourd'hui quantifiée devant les tribunaux :

• **Preuve par le recours judiciaire :** Les données scientifiques de la firme *Terraformex* démontrent que la dégradation des rives est exponentiellement plus grave que les projections initiales de l’État. C'est pourquoi l'Organisme pour l'action collective pour la protection des berges du Saint-Laurent contre le batillage a légitimement réévalué ses réclamations à la Cour supérieure, portant les compensations exigées de **50 millions à 239 millions de dollars**.

• **Déficit d'acceptabilité sociale :** Autoriser un projet industriel qui accroît le trafic de navires de plus de 25 000 tonnes, sans que le promoteur n’assume la responsabilité financière des impacts externalisés sur les berges, contrevient directement au principe du « pollueur-payeur » inscrit dans la *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE).

Conclusion et recommandations du CPBSL

Le CPBSL conclut que le projet de QSL International Ltée présente un risque environnemental inacceptable en l’absence de mesures d’atténuation globales à l’échelle du chenal.

• **Recommandation 1 :** Le rejet du projet dans sa forme actuelle, en vertu du **principe de précaution**.

• **Recommandation 2 :** Subsidiairement, l'imposition d’un **moratoire strict** sur toute augmentation de capacité portuaire à Sorel-Tracy. Ce moratoire doit être conditionnel à la mise en place d'un programme d'aide national conjoint de restauration des berges et à l'application de limites de vitesse contraignantes pour les navires marchands dans le corridor fluvial étroit.