

1^{er} octobre 2026

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
140, Grande Allée Est, bureau 650
Québec (Québec)
G1R 5M8
nouveau-terminal-sorel-tracy@bape.gouv.qc.ca

À l'attention de Mme Prunelle Thibault-Bédard et Mme Rosanne Fortin

RE : Mémoire de Kildair Services ULC au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement dans le cadre de l'audience publique tenue pour le projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire dans la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy par QSL International Ltée

Mme la présidente

Kildair Services ULC (« **Kildair** ») est une entreprise exploitant les installations avoisinantes à QSL International Ltée (« **QSL** ») dans la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy et dont les activités seront atteintes par le projet de construction et d'exploitation du nouveau terminal portuaire proposé (le « **Projet** »). À ce titre, Kildair souhaite porter à l'attention du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (« **BAPE** ») certains enjeux qui, à son avis, n'ont pas fait l'objet d'une analyse suffisamment approfondie dans le cadre de l'évaluation environnementale du Projet. Kildair intervient principalement sous l'angle de la sécurité nautique, de la gestion des risques industriels et de la répartition des responsabilités découlant de l'augmentation anticipée des activités maritimes.

Kildair invite respectueusement le BAPE à accorder une attention particulière aux effets indirects et cumulatifs du projet sur les installations industrielles existantes dans la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy. L'analyse ne devrait pas se limiter aux impacts directs du nouveau terminal, mais devrait également porter sur la façon dont l'intensification des activités portuaires

modifiera concrètement les conditions d'exploitation, de sécurité et de gestion des risques pour les entreprises déjà présentes dans le secteur.

Plus particulièrement, Kildair demande au BAPE de considérer si les renseignements actuellement au dossier permettent de conclure, avec un degré de confiance suffisant, que l'augmentation anticipée du trafic maritime et des opérations accrues de remorquage pourra être intégrée au milieu existant sans compromettre la sécurité nautique, la continuité des opérations industrielles voisines ou l'efficacité des plans de mesures d'urgence applicables.

Kildair soumet que ces enjeux relèvent directement de l'objet des travaux de la commission, puisqu'ils touchent non seulement la faisabilité environnementale du projet, mais aussi la prévention des risques technologiques, la cohabitation sécuritaire des usages industriels et maritimes, ainsi que la protection des tiers susceptibles d'être affectés par les nouvelles activités autorisées. Dans cette perspective, Kildair recommande que le rapport du BAPE identifie expressément les lacunes du dossier sur ces questions et recommande au gouvernement d'exiger des mesures additionnelles avant toute autorisation finale.

1. Impact du Projet sur les opérations de Kildair

1.1. Usage accru de remorqueurs

Kildair est préoccupée par les effets potentiels du Projet sur la navigation et les manœuvres des navires desservant son terminal et la nécessité d'utiliser les services de remorqueurs. Les études réalisées dans le cadre du Projet semblent indiquer que certaines manœuvres demeurerait possibles sous réserve du recours à des services additionnels de remorquage¹.

Or, cette conclusion soulève des impacts opérationnel et financier importants pour Kildair, qui n'ont pas fait l'objet d'étude suffisante dans le cadre de l'évaluation des impacts du Projet. Les études réalisées par le Centre de simulation et d'expertise maritime en 2022 et 2024 se penchent sur la faisabilité et l'impact technique de la proposition et concluent en ce sens, sans prendre en compte les réalités et impacts directs de l'implantation proposée sur Kildair.

¹ AtkinsRéalis, Étude d'impact environnemental – Nouveau terminal portuaire de Sorel-Tracy-Secteur Saint-Laurent, vol.1, tome 1 Rapport principal à 7.4.2.2, Réf : 695075-4E-L06-00, Février 2025

Kildair est également préoccupée par les répercussions économiques susceptibles de découler de modifications permanentes aux conditions de navigation dans le secteur. Le recours accru à des remorqueurs pourrait générer des coûts additionnels récurrents significatifs pour les opérations du terminal. Plus particulièrement, s'il s'avère nécessaire d'utiliser les services de remorqueurs pour les navires de plus petites tailles (qui composent l'essentiel des navires qui utilisent les installations de Kildair) l'impact financier sur ces armateurs et par ricochet, sur la compétitivité de Kildair serait considérable. Selon les analyses préliminaires obtenues par Kildair, ces coûts pourraient représenter plusieurs millions de dollars par année au cours de la durée de vie du Projet.

1.2. Accumulation de glace

Par ailleurs, Kildair demeure préoccupée par les effets potentiels du Projet sur les conditions hivernales et la dynamique des glaces. Les informations actuellement disponibles ne permettent pas d'écarter adéquatement les risques d'accumulation accrue de glace ni les conséquences potentielles sur la sécurité et l'exploitation des installations existantes.

Certaines variantes de conception du Projet créent des risques d'accumulation accrue de glace. Entre autres, l'installation de pieux qui permettraient le maintien de la section du quai perpendiculaire à la rive aurait pour effet de favoriser la prise de glace en rive, qui se ferait plus rapidement et sur une plus grande étendue vers le large et vers l'amont du quai projeté.

La présence de glace devant le quai de Kildair est évaluée visuellement. Si une accumulation est détectée, il revient au navire accostant ou quittant les installations de Kildair de contacter et retenir les services d'un remorqueur afin de dégager la glace. Trois navires sur quatre sollicitent des remorqueurs de la troisième semaine de décembre jusqu'à la fin du mois de mars.

Kildair ne sait pas comment un quai fixe de QSL en amont de ces installations influencera le mouvement des glaces. Une diminution des courants pourrait faciliter l'accumulation de glace devant le quai. Kildair demande donc qu'une évaluation soit effectuée des impacts sur l'accumulation de glace.

De plus, Kildair craint que l'accumulation de glace devant la barge (dans la conception du Projet où il y aurait un quai constitué d'un pont et d'une barge), puisse mettre de la pression sur la barge, ce qui pourrait rompre les amarres de la barge et mener à une collision avec un navire amarré au

quai de Kildair ou avec le quai lui-même. Ce problème est déjà survenu en janvier 2014 avec un navire amarré au quai de Kildair et a entraîné environ 3 millions de dollars de frais de réparations.

2. Analyse insuffisante des impacts liés à l'augmentation du remorquage et l'accumulation de glace

Selon les informations rendues publiques, le Projet entraînera une augmentation du trafic maritime dans un secteur déjà fortement utilisé par plusieurs opérateurs industriels. Cette augmentation repose en partie sur un recours accru aux services de remorquage pour l'assistance à l'accostage, au départ et à la manœuvre des navires à partir des installations de Kildair.

De plus, l'extension du quai de QSL pourrait avoir un impact sur l'accumulation de glace dans les eaux entourant les installations de Kildair.

Or, les documents déposés ne semblent pas évaluer de manière suffisamment détaillée les incidences cumulatives de cette intensification des opérations de remorquage et l'accumulation de glace sur :

- la sécurité de la navigation dans le secteur de Sorel-Tracy;
- les interactions entre les remorqueurs et les navires desservant les installations existantes;
- la disponibilité des ressources de remorquage en période de pointe ou lors d'événements d'urgence;
- les risques de collision, d'échouement ou d'incident résultant de la congestion accrue des voies navigables;
- les impacts potentiels sur les plans de mesures d'urgence des installations industrielles existantes.

Pour les entreprises déjà établies dans le secteur, la disponibilité et la fiabilité des services de remorquage constituent un élément essentiel à la continuité des opérations et à la gestion sécuritaire des navires transportant des produits pétroliers et autres marchandises potentiellement dangereuses.

À notre avis, l'étude d'impact aurait dû comprendre une analyse plus poussée :

- des besoins futurs en capacité de remorquage;
- des scénarios de conflit d'utilisation des remorqueurs;
- des délais opérationnels susceptibles d'être occasionnés aux usagers existants;
- des conséquences que pourrait avoir la monopolisation temporaire des ressources de remorquage au bénéfice du nouveau terminal;
- l'impact financier que l'usage accru de remorqueurs pourrait avoir sur les utilisateurs des installations de Kildair

Le dossier actuel ne permet pas de conclure avec un degré de confiance suffisant que l'augmentation prévue des mouvements de navires peut être accommodée sans effet préjudiciable, notamment en termes d'augmentation des coûts pour les opérateurs existants, pour les utilisateurs déjà présents dans le corridor maritime.

3. Absence d'engagement clair concernant la responsabilité associée au remorquage

Kildair est également préoccupée par l'absence d'un cadre clair relatif à la répartition des responsabilités découlant des activités de remorquage additionnelles rendues nécessaires par le Projet.

L'augmentation du nombre de manœuvres impliquant des remorqueurs accroît inévitablement le nombre de situations où un incident maritime pourrait entraîner des répercussions sur des tiers, notamment les exploitants d'installations voisines.

Dans ce contexte, il importe que le gouvernement s'assure que les risques créés par le projet soient assumés par le promoteur et non transférés, directement ou indirectement, aux utilisateurs existants du secteur.

À défaut d'un encadrement explicite, il existe un risque que des différends surviennent quant :

- à la disponibilité prioritaire des services de remorquage;
- à la prise en charge des coûts additionnels imposés aux autres usagers des installations de Kildair;
- aux conséquences d'un retard opérationnel causé par les activités du terminal;

- à la responsabilité découlant d'un incident impliquant un remorqueur mobilisé pour les besoins du projet.

4. Conditions recommandées au décret gouvernemental

Advenant une autorisation du projet, Kildair recommande que le décret gouvernemental contienne des conditions spécifiques visant à atténuer ces risques.

À titre d'exemple, le décret pourrait prévoir :

i. Étude complémentaire

Que le promoteur réalise, avant le début de l'exploitation commerciale du terminal, une étude indépendante portant sur :

- La capacité disponible de remorquage dans la région;
- Les effets cumulatifs de l'augmentation du trafic maritime;
- Les impacts sur les utilisateurs industriels existants;
- La nécessité pour les navires qui accostent et partent des installations de Kildair d'avoir recours à des remorqueurs et à partir de quelle longueur, largeur et/ou gauge brute;
- Les besoins futurs en ressources de remorquage et d'intervention d'urgence.
- L'impact de l'accumulation de glace sur les opérations de navires au quai de Kildair durant l'hiver.

ii. Comité de coordination maritime

La mise en place d'un mécanisme formel de concertation impliquant :

- le promoteur;
- les exploitants industriels du secteur, particulièrement ceux ayant des installations portuaires;
- les fournisseurs de services de remorquage;
- les autorités portuaires et de navigation pertinentes.

Un tel comité pourrait permettre d'identifier rapidement les enjeux opérationnels et de réduire les risques de conflits d'utilisation.

iii. Protection des usagers existants

Le décret devrait prévoir que les activités du terminal ne compromettent pas l'accès raisonnable et sécuritaire aux services de remorquage pour les installations déjà présentes dans le secteur.

iv. Responsabilité et indemnisation

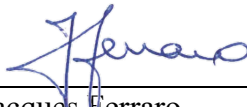
Le décret devrait également exiger que le promoteur :

- Demeure responsable des conséquences découlant des besoins additionnels en remorquage générés par le projet, incluant les conséquences sur l'environnement, le milieu maritime et les coûts associés;
- Mette en place des mécanismes appropriés d'assurance et d'indemnisation;
- Assume les coûts associés aux mesures correctives qui deviendraient nécessaires à la suite d'impacts attribuables à l'augmentation des opérations de remorquage.

En conclusion, Kildair ne remet pas en cause le principe du développement des infrastructures portuaires dans la région. Toutefois, avant qu'une autorisation ne soit accordée, il est essentiel que les incidences du recours accru au remorquage soient évaluées de manière plus approfondie et que le décret gouvernemental prévoie des conditions précises assurant que les risques et les coûts associés à ces nouvelles activités demeurent à la charge du promoteur.

À défaut de telles mesures, les entreprises déjà implantées dans la zone industrialo-portuaire pourraient se voir exposées à des contraintes opérationnelles et à des risques additionnels qui n'ont pas été adéquatement évalués dans le cadre de la présente procédure.

Très cordialement,



Jacques Ferraro

Président Directeur-Général

Kildair Services ULC