



Québec, le 5 octobre 2026

Madame Rachel Sebareme
Coordonnatrice du secrétariat
de la commission d'enquête
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
140, Grande Allée Est, 6e étage, bureau 650
Québec (Québec) G1R 5N6

**Objet : Audience publique : Projet de construction et d'exploitation d'un
nouveau terminal portuaire dans la zone industrialo-portuaire de
Sorel-Tracy par QSL International Ltée
Demande d'information de la commission d'enquête (DQ7)
(Dossier 3211-04-070)**

Madame,

Veuillez trouver ci-dessous les réponses du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs pour les questions posées le 1^{er} octobre 2026 par la commission d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) chargée de l'audience publique du projet en titre.

Question 1 – Les Lignes directrices pour la conservation des habitats fauniques (2015) doivent faire l'objet d'une mise à jour en raison de l'adoption de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune en juin 2021.

a) Une version à jour est-elle disponible? Si oui, veuillez la déposer ou fournir l'hyperlien;

La version la plus récente est celle de 2015. Une version à jour à la suite de l'adoption de la [Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune](#) (LCMVF) en 2021 n'est pas encore disponible.

b) Si non, sur quel document le MELCCFP s'appuie-t-il pour délivrer les autorisations en vertu de l'article 128.7 de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune ?

Le Ministère s'appuie sur les [Lignes directrices pour la conservation des habitats fauniques](#) (2015) pour délivrer les autorisations en vertu de l'article 128.7 de la LCMVF.

c) Si le MELCCFP utilise toujours les Lignes directrices de 2015, veuillez confirmer si l'ensemble du document demeure applicable. Dans le cas contraire, précisez les sections qui ne sont plus d'actualité et indiquez par quoi elles ont été remplacées, le cas échéant.

L'ensemble du document demeure applicable, mis à part l'approche de compensation par compensation financière à la page 17. La compensation financière n'est plus acceptée pour compenser la perte d'habitat faunique en l'absence d'un règlement, comme prescrit par la LCMVF.

À noter que dans le cadre du présent projet, lequel fait l'objet de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, il revient au gouvernement, en vertu de l'article 31.5.1, de se prononcer sur l'exigibilité d'une compensation et de sa forme, le cas échéant. Dans le cas où le projet porte à la fois atteinte à des milieux humides et hydriques et modifie un habitat faunique au sens de l'article 128.6 de la LCMVF, le gouvernement doit déterminer les compensations applicables afin d'atteindre les objectifs de zéro perte nette pour chacune des composantes touchées et d'éviter la double compensation.

Question 2 – L'initiateur affirme que la conception du quai permettrait d'éviter les travaux de dragage, tant en construction qu'en entretien. Il précise toutefois que des opérations de désensablement pourraient devoir être planifiées pour « maintenir les voies navigables claires et profondes, permettant aux navires d'accéder aux installations portuaires sans entrave » (PR3.1, p. 7-45).

a) Du point de vue du MELCCFP, existe-t-il une différence entre le dragage et le désensablement ?

Non, le dragage consiste à retirer des sédiments accumulés, dans un cours ou un plan d'eau, sans égard à leur granulométrie.

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PÉEIE), les projets comportant : « des travaux de dragage, [...] à l'intérieur de la limite d'inondation de récurrence de 2 ans d'une rivière ou d'un lac » sont assujettis à l'application de la procédure s'ils sont réalisés sur une distance de 1 000 m ou une superficie de 15 000 m² (selon le type de projet). Ainsi, le fait de retirer des sédiments (dragage) constitue le critère d'assujettissement et non la nomenclature utilisée.

b) Quels sont les effets du désensablement sur l'habitat du poisson et comment le MELCCFP tiendra-t-il compte de ces éventuels travaux dans l'analyse des atteintes à l'habitat du poisson ?

Aucun dragage n'est envisagé dans le cadre du projet en analyse, car les probabilités que cette mesure soit nécessaire sont très faibles, comme le décrit l'initiateur dans son étude d'impact.

Malgré ce faible risque, l'initiateur propose de mettre en place un suivi de la dynamique hydrosédimentaire en période d'exploitation afin de confirmer son hypothèse, élaborée grâce aux résultats d'une modélisation hydrosédimentaire.

De manière générale, les principaux effets des matières en suspension sur le milieu aquatique qui sont considérés par le Ministère en analyse environnementale sont présentés au tableau 1, à la page 4 du document intitulé [Recommandations pour la gestion des matières en suspension \(MES\) lors des activités de dragage](#).

Cela dit, les effets des travaux de dragage sur la faune varient selon plusieurs facteurs, dont la nature du substrat, l'ampleur des travaux, la période de réalisation, la sensibilité des habitats concernés et les mesures de minimisation des impacts appliquées.

Question 3 – Dans une question à l'initiateur (QC-32), le MELCCFP lui demandait de « statuer sur la variante qui devrait être priorisée en respect des impacts sur l'habitat du poisson ainsi que sur l'habitat d'alimentation du chevalier cuivré, en mettant en évidence l'approche d'atténuation ». L'initiateur a répondu que la variante 2 serait celle à privilégier étant donné qu'elle entraîne une moins grande perte d'habitat d'alimentation du chevalier cuivré, malgré qu'elle occasionne une plus grande perte d'habitat du poisson en général (PR5.2, p. 57 PDF).

Êtes-vous d'accord avec cette priorité accordée à la protection d'une espèce menacée dans la pondération de l'approche d'atténuation ?

Le Ministère privilégie la valeur écologique des habitats plutôt que leur superficie dans l'évaluation des impacts. Bien que le statut d'espèce menacée du chevalier cuivré influence les priorités de conservation, les habitats d'alimentation de cette espèce correspondent également à des secteurs de haute qualité pour la communauté de poissons.

Par conséquent, malgré une superficie d'habitat du poisson perdue plus importante pour la variante 2, les habitats affectés présentent une valeur écologique moindre, notamment en raison de l'absence d'herbiers aquatiques.

Le Ministère préconise la variante favorisant la conservation des habitats de plus grande valeur écologique contribuant ainsi à la protection du chevalier cuivré tout en bénéficiant à l'ensemble de l'habitat du poisson.

Question 4 – Concernant la qualité environnementale des sédiments, l'initiateur mentionne que sur les huit échantillons prélevés, six présentaient des concentrations de HAP supérieures à la CER et que parmi ces six, trois dépassaient la CSE (PR6, p. 7-3). Pour l'initiateur, ces concentrations se comparent aux valeurs identifiées comme des teneurs naturelles des sédiments

préindustriels du tronçon fluvial du Saint-Laurent et qu'elles pourraient donc avoir une origine naturelle :

a) Quelle est la position du MELCCFP quant à cette affirmation ?

Une teneur est dite « naturelle » lorsque les sédiments n'ont subi aucune modification ou altération chimique d'origine anthropique. En pratique, les teneurs naturelles correspondent aux concentrations mesurées dans des sédiments préindustriels.

Le tableau 3 du document intitulé [Critères pour l'évaluation de la qualité des sédiments au Québec et cadres d'application : prévention, dragage et restauration](#) comprend les teneurs naturelles sur l'ensemble du tronçon fluvial et de l'estuaire fluvial du Saint-Laurent, notamment pour les HAP. Les résultats présentés par l'initiateur semblent effectivement correspondre aux teneurs naturelles du secteur étudié.

Cela étant, l'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet permettra au Ministère de déterminer si les informations présentées sont conformes à ses attentes, notamment en termes de validité (moins de cinq années écoulées depuis la caractérisation) et de gabarit caractérisé (superficie échantillonnée et profondeur des échantillonnages).

b) Quelles sont les techniques qui permettent de différencier les teneurs naturelles des sédiments préindustriels aux autres teneurs ?

Le Ministère a publié une méthode pour distinguer les sédiments postglaciaires de ceux plus récents. L'annexe 2 du document [Critères pour l'évaluation de la qualité des sédiments au Québec et cadres d'application : prévention, dragage et restauration](#) présente les techniques qui permettent d'identifier les argiles postglaciaires.

Pour distinguer les teneurs naturelles des sédiments préindustriels aux autres teneurs, il suffit de comparer les résultats d'une caractérisation chimique aux valeurs des tableaux 3 et 4 du document susmentionné. À noter que la section 5.5 du même document apporte des précisions sur la considération des teneurs naturelles ou ambiantes.

Question 17 – Dans un contexte de déversement accidentel d'hydrocarbures sur la barge faisant partie du quai, l'initiateur suggère que la présence d'un chasse-roue sur la barge peut « faire acte de rétention, de confinement temporaire » (DT1 p. 42). À votre connaissance, un chasse-roue sur une barge peut-il remplir une telle fonction ?

Comme il ne s'agit pas d'un enjeu majeur du projet, c'est un niveau de détail qui sera analysé au moment de l'autorisation ministérielle, advenant une décision favorable du gouvernement.

L'initiateur doit soumettre, dans le cadre de sa demande d'autorisation ministérielle, les plans et devis qui permettront, notamment, de présenter les paramètres de conception des différents équipements, dont le chasse-roue sur la ou les barges, selon la variante retenue. Par ailleurs, les informations transmises dans le cadre de l'autorisation ministérielle permettront également d'évaluer si l'ensemble des mesures prévues pour retenir et confiner temporairement les déversements accidentels d'hydrocarbures sont satisfaisantes minimiser les impacts sur l'environnement.

Question 18 – Dans une optique d'évaluation du niveau de risque, veuillez nous résumer les données dont vous disposez en lien avec les types de déversements accidentels suivants. Veuillez préciser notamment les volumes habituellement concernés, les causes les plus fréquentes et la possibilité d'intervenir pour récupérer les matières déversées.

- a) Déversements accidentels d'hydrocarbures en milieux hydriques attribuables à la présence de véhicules ou de machinerie sur un quai;*
- b) Déversements accidentels en milieux hydriques attribuables au déchargement de matières en vrac d'un navire à l'aide d'une benne preneuse.*

Le MELCCFP ne possède pas de données suffisamment précises pour répondre aux éléments demandés aux points a) et b).

Des données sont disponibles au Registre des interventions d'Urgence-Environnement : [Registre des interventions d'Urgence-Environnement](#). Ce registre présente une déclaration sommaire d'événements traités par Urgence-Environnement. Tous les événements à caractère environnemental impliquant une intervention terrain d'Urgence-Environnement, depuis le 1^{er} avril 2008, y sont inscrits, à l'exception des déversements comportant uniquement des liquides nécessaires au fonctionnement d'un véhicule impliqué dans un accident routier. Il permet d'identifier les déversements de produits pétroliers et de diesel, mais l'origine du déversement et le niveau de détail sur les volumes ne sont pas spécifiés au registre.

L'initiateur s'est engagé dans l'étude d'impact à mettre en place différentes mesures pour prévenir les déversements accidentels et intervenir rapidement en cas de déversement accidentel (voir p. 12-56 et annexe W de l'étude d'impact).

Question 19 – De quels outils le MELCCFP dispose-t-il pour rendre public les suivis réalisés dans le cadre de projets autorisés par décret ou autorisation ministérielle ?

Des démarches additionnelles de diffusion de l'information sont-elles parfois entreprises par le MELCCFP lorsque l'information contenue dans les suivis est d'intérêt particulier pour le public ou pour certaines parties prenantes ?

Le ministre met à la disposition du public, via le [Registre des évaluations environnementales](#), l'ensemble des documents et avis reçus des ministères et organismes consultés, ce qui inclut les rapports de suivi, et ce, conformément aux articles 118.5.0.1 de la LQE et 18 du RÉEIE. Cette disposition accroît la transparence de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en permettant au public de suivre l'évolution du dossier, favorisant ainsi la participation citoyenne.

Afin de vérifier si une autorisation ministérielle a été délivrée dans le cadre d'un projet, la population peut utiliser la plateforme suivante : [Registres publics - Loi sur la qualité de l'environnement - Ministère du développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques](#).

Question 20 – Lors de la première partie de l'audience, la commission a demandé au MELCCFP s'il existait certains indicateurs sur lesquels s'appuyer pour évaluer la capacité de support de l'écosystème de fleuve Saint-Laurent. Vous avez donné comme exemple l'utilisation d'espèces parapluie, comme le chevalier cuirré, pour évaluer si un seuil maximal de perturbation est atteint pour certaines espèces plus sensibles (DT2, p. 15). Vous avez également indiqué avoir commencé à caractériser les herbiers dans le fleuve Saint-Laurent en vue de pouvoir établir un seuil pour la survie du chevalier cuirré (DT2, p. 34).

a) Pouvez-vous identifier d'autre indicateurs pertinents à l'évaluation de la capacité de support du Saint-Laurent dans un contexte de relative abondance des projets portuaires et fluviaux, soutenue notamment par des stratégies et programmes gouvernementaux tel qu'Avantage Saint-Laurent ?

L'évaluation de la capacité de support du fleuve Saint-Laurent en lien avec l'ensemble des activités portuaires sur le fleuve Saint-Laurent dépasse le cadre de la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement d'un seul projet. L'étude d'impact doit s'appuyer sur la littérature existante pour évaluer les impacts cumulatifs liés au projet, mais l'analyse des risques cumulatifs des activités maritimes sur le Saint-Laurent nécessite de plus grandes connaissances de ces enjeux. D'ailleurs, plusieurs initiatives d'actions et de recherches sur la mise en place d'une navigation durable ont été mises en place dans le cadre du [Plan d'action Saint-Laurent](#), auxquelles participent plusieurs ministères, dont le ministère des Transports et de la mobilité durable, responsable de la stratégie Avantage Saint-Laurent. L'une d'elle a notamment mené à la publication d'une [étude sur les effets cumulatifs potentiels des activités maritimes sur le Saint-Laurent et le Saguenay](#) (Beauchesne et al. 2022).

b) Outre la caractérisation des herbiers, des démarches sont-elles en cours au sein du MELCCFP pour documenter d'autres aspects de la capacité de support du Saint-Laurent ? Si oui, lesquelles ?

En plus de sa participation à différentes initiatives issues du Plan d'action Saint-Laurent pour développer ses connaissances sur le Saint-Laurent et se doter de meilleurs outils de gestion, le MELCCFP développe un nouvel outil prévu à la Loi sur la qualité de l'environnement, [l'évaluation environnementale sectorielle ou régionale](#), pour permettre une évaluation à l'échelle de plans ou de programmes relatifs au développement d'un secteur ou d'un territoire. Celle-ci pourra notamment renforcer l'évaluation environnementale en permettant de le faire de manière globale, au lieu que d'évaluer individuellement chaque projet et activité.

Le Centre d'expertise en gestion des risques d'incidents maritimes (CEGRIM) est une équipe interministérielle visant à développer une gestion intégrée des risques d'incidents maritimes. Parmi ses mandats, il doit notamment acquérir les connaissances nécessaires à une gestion des risques d'incidents maritimes en fonction des particularités locales et assurer une veille technologique des incidents maritimes et des meilleures pratiques d'intervention en cas de déversement de matières dangereuses.

Question 21 – En réponse à une question de la commission (DQ4), le MELCCFP a fourni la liste de 4 projets de port, quai, terminal portuaire ou dragage d'entretien autorisés par décret sur le fleuve Saint-Laurent dans les 3 dernières années, ainsi que 11 projets du même type déposés au REE et n'ayant pas encore fait l'objet d'une décision.

Les évaluations d'effets cumulatifs réalisées (ou à venir) dans le cadre des études d'impacts de ces projets sont-elles compilées ou autrement utilisées par le MELCCFP pour documenter de manière plus globale les effets cumulatifs présents dans cette région? Si oui, veuillez élaborer. Si non, veuillez justifier.

La prise en compte des effets cumulatifs associés aux projets régionaux est intégrée de façon systématique dans l'analyse au sein de la PÉEIE grâce à considération de l'état de référence au site d'un projet. Notamment, la concentration de matières en suspension dans l'eau, le climat sonore en périphérie du site du projet et la concentration atmosphérique de contaminants sont comparés à l'état de référence dans le cadre de l'analyse environnementale du projet. Ces valeurs initiales prennent en compte les effets cumulatifs des projets en périphérie.

De plus, dans le cadre du projet en analyse, le [premier document de questions et commentaires](#) transmis à l'initiateur comprenait trois questions et un commentaire abordant les effets cumulatifs. La question QC-31 (page 17) visait d'ailleurs à bonifier l'analyse effectuée par l'initiateur en considérant l'ensemble des projets à risque environnemental élevé situés dans le tronçon du fleuve Saint-Laurent entre l'île Perrot et le lac Saint-Pierre.

Question 22 – Le porteur d’une évaluation environnementale sectorielle et régionale peut être « un ministère, une société d’État, une municipalité, une MRC, ça pourrait aussi être une compagnie privée ou un regroupement de compagnies privées ou une association d’un secteur d’activité. » (DT2, p. 16).

Dans le contexte des objectifs d’augmentation du transport maritime sur le Saint-Laurent, si aucune entité privée ne déclenche la démarche, quelle entité publique vous apparaîtrait la mieux positionnée pour porter cette démarche et pourquoi ?

Le Ministère ne peut se prononcer sur la présente question considérant que ce nouvel outil d’évaluation environnementale prévoit un assujettissement volontaire. En effet, les porteurs de développement peuvent s’en prévaloir afin d’optimiser leur planification au regard des considérations environnementales. Il ne revient donc pas au ministère d’identifier des plans ou programmes ni des porteurs afin de les assujettir à l’évaluation environnementale sectorielle ou régionale (ÉESR). Le principe de l’ÉESR repose plutôt sur l’initiative du porteur, qui peut juger pertinent de recourir à l’outil en fonction de ses besoins de planification et des enjeux associés à son plan ou à son programme.

De surcroît, l’identification d’une entité publique pour la réalisation d’une ÉESR placerait l’entité dans une position délicate, notamment auprès d’une population qui pourrait être en faveur d’une telle évaluation. Ainsi, dans le contexte des objectifs d’augmentation du transport maritime sur le Saint-Laurent, si aucune entité ne se manifestait pour entreprendre une telle démarche, le Ministère n’aurait pas pour autant à désigner un porteur potentiel. Une telle désignation irait à l’encontre de l’approche volontaire prévue par l’ÉESR.

Par ailleurs, le rôle du Ministère est de rendre l’outil d’ÉESR disponible, de prévoir les règles d’utilisation et d’appliquer la procédure prévue au cadre légal lorsqu’un porteur lui soumet son plan ou son programme.

Je vous prie de recevoir, Madame, mes meilleures salutations.



Gérard Denis
Porte-parole
Ministère de l’Environnement, de
la Lutte contre les changements climatiques,
de la Faune et des Parcs