



Transports
Canada

Sécurité et Sûreté maritimes
700, place Leigh-Capreol, 3^e étage
Dorval (Québec) H4Y 1G7

402

DQ11.1

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

6211-04-067

PAR COURRIEL

Le 6 octobre 2026

Votre référence / Your file

Rachel Sebareme
Coordonnatrice du secrétariat de la commission
140, Grande Allée Est, bureau 650
Québec, Québec G1R 5M8

Notre référence / Our file

NoDossier

**OBJET : Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire à
Sorel-Tracy – Questions complémentaires – DQ11**

Bonjour,

Je donne suite à votre lettre du 01er octobre dernier concernant le projet ci-haut
mentionné.

Tel que demandé dans votre lettre, vous trouverez ci-joint les réponses à vos questions
que vous m'avez fait parvenir.

En espérant que les renseignements fournis seront à votre convenance, je vous prie
d'agréer, mes salutations distinguées.

Arezki Belounis
Inspecteur en Sécurité Maritime, Cargaisons et prévention de la pollution
Transports Canada / Gouvernement du Canada
401-1550, avenue d'Estimauville Québec (Québec), G1J 0C8
arezki.belounis@tc.gc.ca /
Tél : 418-648-7637 / Télécopieur: 418-648-3790 / ATS : 1-888-675-6863

p.j. Guide du demandeur du Fonds national des corridors commerciaux – Appel de
propositions – Accroître la fluidité des chaînes d'approvisionnement du Canada

Canada

Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire à Sorel-Tracy – Questions complémentaires – DQ11

1) Lors des séances publiques, les effets suivants associés aux navires en attente au large / au mouillage ont fait l'objet de discussion : nuisances sonores et lumineuses, émissions atmosphériques et de gaz à effet de serre, freins à la fluidité du transport. Outre ces effets, existent-ils d'autres effets négatifs sur le plan de la sécurité maritime ou de l'environnement associés aux navires en attente au large / au mouillage? Si oui, veuillez détailler.

Réponse TC:

Les sites d'ancrage sont clairement identifiés et aménagés de manière à assurer la sécurité de la navigation. Bien que l'attente des navires au mouillage puisse constituer un frein économique important en raison de son incidence sur la fluidité du transport, le mouillage demeure néanmoins une composante essentielle du système portuaire. Dans un contexte idéal, les navires n'auraient pas à attendre au mouillage; toutefois, les zones d'ancrage permettent d'absorber les variations de capacité et les fluctuations de la demande au sein du système portuaire. Voici de l'information complémentaire :

<https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/ports-havres-mouillage/rejets-bruit-lumiere-autres-preoccupations-vie-marine-decoulant-navires-mouillage>

2) Quels sont les principaux documents qui, au moment de l'analyse du projet de QSL par Transports Canada et aujourd'hui, ont cadré ou cadrent la vision de Transports Canada et du gouvernement du Canada par rapport au rôle économique et stratégique du transport maritime et des infrastructures portuaires ?

Réponse TC

Canada évalue les projets en fonction de leur alignement avec les résultats attendus du programme, notamment leur capacité à :

- Améliorer la circulation des biens et des personnes au Canada;
- Accroître les échanges commerciaux à partir et vers le Canada;
- Aider le réseau de transport à résister aux répercussions des changements climatiques et à mieux s'adapter aux nouvelles technologies et à l'innovation;
- Répondre aux besoins de transport des communautés de l'Arctique et du Nord.

Plus spécifiquement, l'appel de propositions dans le cadre duquel le projet de QSL a été évalué visait les projets relevant de l'un des deux grands thèmes d'investissement suivants :

- Renforcer les liens du Canada avec les marchés mondiaux : projets favorisant la fluidité et la fiabilité des flux commerciaux entre le Canada et les marchés mondiaux, y compris les États-Unis et le Mexique ; permettant d'augmenter les exportations ou d'en générer de nouvelles et d'améliorer l'efficacité et la fiabilité du système de transport national pour les chaînes d'approvisionnement canadiennes;
- Établir des corridors de commerce intérieur : projets favorisant la fluidité du commerce des biens et des chaînes d'approvisionnement du Canada en atténuant les



contraintes de capacité et les goulots d'étranglement le long des corridors commerciaux régionaux et interprovinciaux ; en renforçant l'interconnectivité et l'opérabilité modales ; et améliorant l'accès des producteurs aux marchés, aux centres industriels et/ou aux plaques tournantes et portes multimodales.

Le principal document public ayant encadré cette évaluation est le Guide du demandeur du Fonds national des corridors commerciaux pour l'Appel de propositions – Accroître la fluidité des chaînes d'approvisionnement du Canada (en pièce jointe), qui décrit notamment les objectifs de l'appel, les catégories de projets admissibles et les critères d'évaluation applicables.

Les demandeurs devaient d'abord soumettre une déclaration d'intérêt, puis, s'ils étaient invités à poursuivre le processus, déposer une proposition détaillée.

3) La commission comprend que la proximité de terminaux portuaires requiert certaines mesures visant à encadrer cette cohabitation, par exemple la réalisation de simulations de pilotage.

- a) a. Lorsque l'un des terminaux est un terminal d'hydrocarbures, comme c'est le cas de Kildair, des mesures particulières sont-elles applicables afin de tenir compte des risques que présenterait un incident maritime impliquant un pétrolier?

Réponse TC:

Effectivement, le promoteur a effectué des simulations au Centre de simulation et d'expertise maritime en novembre 2023. La présence d'un pétrolier à quai à proximité des installations proposées de QSL ne modifie pas de façon significative le niveau de risque de collision ou d'abordage lors des manœuvres d'approche. Les faibles vitesses d'approche ainsi que les mesures de mitigation prévues, notamment le recours au pilotage et l'utilisation de remorqueurs lors des manœuvres d'approche, permettent de réduire considérablement ce risque. Dans ces conditions, une collision ou un abordage avec un pétrolier à quai apparaît comme un événement hautement improbable. Un rapport des simulations avec des conclusions a été produit et remis au promoteur par le Centre de simulation et d'expertise maritime par la suite. Pour plus de détails, veuillez joindre l'Administration de Pilotage Saint-Laurent.

- b) De telles mesures ou considérations particulières ont-elles été prises en compte dans le cas de QSL et Kildair? Lesquelles?

Réponse TC:

Les plans d'urgence des deux opérateurs doivent prendre en considération tous les risques inhérents au projet ainsi que leurs environnements respectifs.

4) 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?

Réponse TC:

Bien que la présence d'une lisse de pont citée chasse-roue dans le document (*Fish plate / Save-all*) ne soit pas requise sur une barge ne transportant d'hydrocarbures, elle permettrait la rétention d'un déversement mineure et faire acte de rétention, de confinement temporaire le temps de déployer les mesures d'intervention du plan d'urgence de l'installation.

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

Réponse TC:

Selon les dispositions de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, les navires ont l'obligation de rapporter tout rejet ou risque de rejet d'hydrocarbures dans l'eau (rejets non terrestres). De même les installations maritimes de manutention d'hydrocarbures tiennent un registre de rejets ou de risque de rejets d'hydrocarbures dans l'eau (Rejets non terrestres).

Le département d'Intervention en cas de dangers et d'incidents environnementaux maritimes (IEDM) de la GCC dont le mandat est de prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum les dommages causés par les incidents de pollution de source maritime sur la sécurité publique, l'économie et l'environnement pourrait être contacté sur ce sujet.

a. Déversements accidentels d'hydrocarbures en milieux hydriques attribuables à la présence de véhicules et de machinerie sur des quais;

Réponse TC:

Pour tout déversement de nature terrestre, veuillez-vous rapporter au Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs et à Environnement et changement climatique Canada. À valider avec l'opérateur, selon les documents fournis et notre compréhension du projet, il n'y aura pas de véhicule sur ce nouveau quai et les équipements de manutention seront électriques. Voici de l'information sur les déversements d'hydrocarbures : <https://tc.canada.ca/fr/campagnes/deversements-hydrocarbures-canada>. Voici également le dernier rapport annuel du fond d'indemnisation de navire et rail Canada, <https://navire-rail.gc.ca/navire/rapports-annuels> La GCC, via leur service de communication et trafic maritime est le point central de tout rapport d'incident incluant les déversements et peuvent sortir des statistiques sur le nombre de déversements.

b. Déversements accidentels en milieux hydriques attribuables au déchargement de matières en vrac d'un navire à l'aide d'une benne-preneuse.

Réponse TC:



Transports
Canada

Transport
Canada

Pour tout déversement de nature terrestre, veuillez-vous rapporter au Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs et à Environnement et changement climatique Canada.

6. L'étude « Évaluation des effets cumulatifs des activités maritimes sur le Saint-Laurent et la rivière Saguenay – Projet pilote », réalisée à votre demande et qui a fait l'objet de discussions lors de la première partie de l'audience publique « identifie les secteurs qui sont plus sensibles et plus vulnérables aux stressseurs qui ont été considérés dans l'étude, donc entre Québec, oui sur le lac Saint-Pierre, dans le chenal de navigation entre Montréal et Trois-Rivières. » (DT2, p. 17 et 18). Ces stressseurs sont-ils rattachés à des indicateurs ou des seuils permettant d'évaluer le degré d'atteinte de la capacité de support du milieu visé?

Réponse TC:

Non, ces stressseurs ne sont pas rattachés à des indicateurs ou des seuils permettant d'évaluer le degré d'atteinte de la capacité de support du milieu visé. En réalisant l'évaluation, plusieurs relations entre les composantes valorisées et les facteurs de stress ont nécessité le recours à des représentations simplifiées, en raison de lacunes dans les données empiriques, d'une couverture spatiale limitée ou de la nécessité de s'appuyer sur des indicateurs de substitution lorsque des mesures directes n'étaient pas disponibles. En conséquence, les principaux résultats de l'évaluation mettent en évidence la répartition relative des effets cumulatifs potentiels à l'échelle de la région, leur importance et leurs conséquences sur la gestion.