



Montréal, le 15 octobre 2026

COURRIER ÉLECTRONIQUE

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

**OBJET : Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire
à Sorel-Tracy – Questions complémentaires – DQ22**

Madame,

En réponse à votre lettre du 15 octobre dernier concernant le projet ci-haut mentionné, vous trouverez ci-bas l'information demandée.

Question :

Le quai projeté serait situé à 130 m du quai du terminal pétrolier de Kildair. Dans un tel contexte, quelles mesures de prévention doivent être mises en place pour réduire le risque de collision ou d'abordage lors des manœuvres d'approche?

Quelles sont les meilleures pratiques à cet égard?

Réponse APSL :

Pour réduire le risque de collision ou d'abordage lors des manœuvres d'approche au nouveau terminal portuaire de Sorel, il convient de définir des conditions d'exploitation tenant compte de la configuration des lieux, des caractéristiques des navires et de la proximité du terminal pétrolier, situé à environ 130 mètres.

Des essais de manœuvre ont été réalisés au Centre de simulation et d'expertise maritime en juillet 2022. Selon le rapport, ces essais ont permis de déterminer des limites opérationnelles et de formuler plusieurs recommandations, notamment concernant le nombre de remorqueurs requis pour chaque manœuvre et les conditions de vent défavorables, présentées aux pages 40 et 41 du rapport.

Ces recommandations devront ensuite être traduites en pratiques et procédures opérationnelles documentées. Le terminal devrait élaborer ce manuel en concertation avec l'Administration de pilotage Saint-Laurent et la Corporation des Pilotes du Saint-Laurent centrale.

Le manuel devrait comprendre une matrice des conditions d'accostage et d'appareillage précis pour chaque catégorie de navire et chaque type de manœuvre, notamment :

- Les dimensions, le tirant d'eau et limitations du navires (s'il y en a);
- Les limites de vent, force et direction;
- Les conditions de visibilité;
- Le nombre, le type et la puissance des remorqueurs requis;
- Les conditions dans lesquels la manœuvre / l'approche doit être abolie.

Cette matrice devra être accompagnée de procédures précisant le plan de communications entre intervenants et les mesures de mitigation en cas de situation d'urgence. Aussi, cette matrice doit être révisée d'une façon régulière pour valider la pertinence des mesures, surtout après les premières manœuvres.

Capt. Mohamed Beldi - Master Mariner

Administration Pilotage Saint-Laurent

Marine safety Director / Directeur Sécurité maritime

999, boul. De Maisonneuve Ouest, bureau 1410

Montréal (Québec) H3A 3L4

Cell. 438-337-2826/ mohamed.beldi@psl-slp.gc.ca