

Audience publique

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

Deuxième partie de l'audience

Première séance

Était présente : Prunelle Thibault-Bédard, présidente

Séance tenue le 6 octobre 2026 en soirée

Lieu de l'audience publique

Salle Victoria, Traversy Traiteur

180, rue Victoria
Sorel-Tracy (Québec)
et via webdiffusion

Le présent texte est une transcription des échanges et interventions qui se sont tenus lors de la séance publique. En cas de disparité entre cette transcription et l'enregistrement audiovisuel, ce dernier prévaut.

Table des matières

Mot de la présidence	1
Joseph A. Soltész, opinion verbale (DM6)	3
Priscillia Gilbert-Paquin, pour Mères au front (DM13)	8
Gilles Dubois, accompagné de Sylvain Lapointe, pour le CRE Montérégie, COVABAR et le Comité ZIP du lac Saint-Pierre (DM21)	11
Maxime Dumontier, opinion verbale (DM15)	18
Pause	23
Hélène Reeves, pour Vigie Citoyenne Port de Contrecoeur (DM20)	23
Julie St-Louis, pour la Coalition Eau Nature Air Pura Pierre-De Saurel (DM11).....	29
Patrick Péloquin, pour la Ville de Sorel-Tracy (DM9)	32
Pierre Castonguay, opinion spontanée (DM12).....	42
Mot de la fin	46

Mot de la présidence

Prunelle Thibault-Bédard

Bonsoir à tous. Je vous souhaite la bienvenue à cette deuxième partie de l'audience publique sur le projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire à Sorel-Tracy, et bienvenue, à nouveau, aux personnes qui étaient présentes en première partie. Ce mandat a été confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, le BAPE, par la ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs. Je salue également les personnes qui nous suivent à distance. Je vous invite à ouvrir la section Questions & réponses de la webdiffusion, c'est là que vous serez partagées les informations utiles à votre participation en ligne.

Permettez-moi d'abord de me présenter, mon nom est Prunelle Thibault-Bédard, j'ai le privilège de présider cette commission d'enquête. La commission bénéficie du soutien de ses analystes, madame Émilie Batailler et messieurs Pierre Batellier et Charles Drouin-Lavigne. Ce dernier m'accompagne aujourd'hui à la table des analystes. La commission bénéficie également du soutien de madame Rachel Sebareme, coordonnatrice du secrétariat de la commission, et de madame Véronique Beaulieu, conseillère en communication. Toutes deux sont présentes à la table d'accueil. Finalement, nous bénéficions également du soutien de l'agente de soutien administratif, madame France Fons. Nous sommes assistés ce soir d'une équipe du ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale pour la sonorisation et d'une équipe du BAPE pour la webdiffusion.

Nous avons tenu, les 8 et 9 septembre dernier, la première partie de cette audience publique. Elle visait à obtenir de l'information, l'information nécessaire à une meilleure compréhension du projet et de ses répercussions. Nous entamons ce soir la deuxième partie qui se déroulera sur deux séances, donc celle de ce soir et une autre demain après-midi à compter de 13 h 30. L'objectif est maintenant de permettre aux citoyennes et citoyens d'exprimer leur opinion sur le projet, d'émettre des commentaires, de faire des suggestions ou de proposer des modifications au projet. La commission a lu l'ensemble des mémoires qui ont été déposés. Je prends quelques instants pour souligner la très grande qualité des mémoires que nous avons reçus. Ils sont bien documentés, ils témoignent d'une réflexion approfondie de la part des intervenantes et des intervenants, je vous en remercie personnellement. Belle contribution.

Quelques remarques concernant le déroulement de la séance. Ce soir, nous avons sept présentations prévues à l'horaire. Les personnes qui s'étaient inscrites d'avance pour présenter, pour prendre la parole, je vous demanderais de vous présenter à la table d'accueil si ce n'est déjà fait pour confirmer votre présence. Ça va nous permettre de respecter l'horaire, l'ordre d'inscription que nous avons prévu. Je vous précise également que le temps alloué pour ces présentations est de 15 minutes. Je vais tenter de vous aviser peut-être autour de quand il vous reste 2 ou 3 minutes, si je vois que vous semblez pas approcher de la conclusion, juste pour vous rappeler un peu le temps. Et au besoin, je pourrai vous faire signe dans la dernière minute, le dernier 30 secondes pour vous inviter à conclure si ce n'est pas déjà fait. Ceci dit, si vous avez un téléphone avec une minuterie, vous pouvez aussi l'amener en avant avec vous là, c'est tout à fait permis, ça va vous permettre de mieux gérer votre temps. Après les présentations, c'est fort possible que j'échange avec vous, que je vous pose quelques questions pour préciser

votre point de vue. Nous prévoyons prendre une pause après la quatrième présentation. Au besoin, nous pourrions prendre une deuxième pause un peu plus tard dans la soirée si le besoin s'en fait sentir. Les personnes qui ne se sont pas inscrites à l'avance, mais qui souhaitent tout de même s'exprimer devant la commission ce soir peuvent aussi le faire.

Pour la séance de ce soir, nous avons prévu quatre plages de 10 minutes pour des opinions spontanées. Pour les personnes sur place qui souhaitent exprimer une opinion spontanée, vous devez vous inscrire au registre à la table d'accueil. Les personnes à distance peuvent également s'inscrire, soit en remplissant le formulaire accessible sur le site Web du BAPE, soit dans la section Questions & réponses de la webdiffusion, ou soit par téléphone, vous avez toutes les coordonnées nécessaires à l'écran présentement pour les inscriptions à distance. L'initiateur du projet et les personnes-ressources que vous avez vus en première partie n'ont pas de rôle particulier à jouer dans la deuxième partie. Ils et elles peuvent bien sûr assister aux présentations pour prendre connaissance des points de vue et s'exprimer, des points de vue qui sont exprimés sur le projet. Sachez que tous les propos de cette deuxième partie d'audience sont enregistrés et retranscrits. Les transcriptions seront accessibles dans environ deux semaines sur le site Web du BAPE.

Soulignons également la possibilité pour toute personne de rectifier des faits mentionnés dans le mémoire ou la présentation d'une participante ou d'un participant. Attention, une rectification se limite à corriger des inexactitudes factuelles, comme une erreur de date, une erreur de quantité, une fausse référence ou une citation erronée. Par exemple, si quelqu'un affirme que cette salle peut contenir 325 personnes alors que son permis d'exploitation indique que le maximum de personnes est de 250, on peut rectifier ce fait. Il n'est donc pas question d'utiliser le droit de rectification pour se prononcer sur la justesse ou la suffisance d'une analyse ou d'une opinion exprimée par quelqu'un d'autre.

Les rectifications peuvent se faire par écrit, vous avez jusqu'au 14 octobre pour le faire par écrit. Elles peuvent également se faire verbalement en séance. Pour ce faire, encore une fois, vous devez vous inscrire au registre par les mêmes moyens mentionnés plus tôt, donc en personne à la table d'accueil à l'arrière de la salle ou à distance via le formulaire accessible dans la section Questions & réponses sur le site Web du BAPE, ou par téléphone au 1 800 463-4732, poste 6. Vous serez invités à prendre la parole à la fin de la séance pour les rectifications et vos propos devront être bien brefs et factuels. Tout comme pour les séances de la première partie, il est très important pour moi que toutes les personnes qui interviennent se sentent à l'aise de s'exprimer. Un climat calme et respectueux est donc de mise, et aucune manifestation, remarque désobligeante, propos diffamatoire ou attitude méprisante ne seront tolérés.

À la suite de cette deuxième partie de l'audience publique, la commission va poursuivre son enquête. Ses questions supplémentaires et les réponses obtenues seront déposées dans le site Web et au bureau du BAPE. La commission d'enquête rédigera son rapport à l'intention du ou de la ministre qui sera responsable de l'Environnement. Ce rapport fera état de vos préoccupations et de vos opinions, ainsi que des constatations et de l'analyse de la commission concernant le projet. Au plus tard, le 7 janvier 2027, le rapport du BAPE sera remis au ou à la ministre, qui disposera de 15 jours pour le rendre public. Parallèlement aux travaux de la commission d'enquête du BAPE, le ministère responsable de l'Environnement procède lui aussi à sa propre analyse environnementale. C'est à la lumière de ces deux rapports, soit celui du

BAPE et celui du ministère de l'Environnement, que le ou la ministre en poste fera sa recommandation au Conseil des ministres. La décision d'autoriser ou non le projet, et selon quelles conditions, appartient au Conseil des ministres et non au BAPE.

Présentation des mémoires et opinions verbales

Joseph A. Soltész, opinion verbale (DM6)

Prunelle Thibault-Bédard

Sur ce, j'inviterais notre premier participant, monsieur Joseph A. Soltész, à venir faire sa présentation. Vous aviez un support visuel, monsieur Soltész. Est-ce ce qu'on peut avoir le partage?

Joseph A. Soltész

Oui, c'est un PowerPoint. On m'a garanti que les images pourraient défiler sur un simple signe de ma part.

Prunelle Thibault-Bédard

Le voici, est-ce que vous voulez tester le signe pour voir si ça fonctionne? On va le suivre avec le signe. Parfait. Nous vous écoutons, monsieur Soltész.

Joseph A. Soltész

Alors, c'est parti.

Prunelle Thibault-Bédard

On teste le signe à la régie est-ce qu'on voit bien le signe fait par monsieur Soltész? OK. Parfait. En fait, monsieur Soltész, je pense que votre main gauche est hors de l'écran, et si vous utilisez votre main droite pour faire le signe, on va mieux vous voir. Allons-y comme ça. On vous écoute.

Joseph A. Soltész

D'accord, alors je reviendrai sur celle-ci éventuellement, si j'ai le temps, puisque je me chronomètre. Et donc, ça marche pas. On voit pas mon signal.

Prunelle Thibault-Bédard

Est-ce qu'on peut tout simplement dire suivante?

Joseph A. Soltész

Voilà. Alors, j'ai déjà signalé que j'étais pour des petits ports comme celui que projette QSL actuellement, mais pas dans les conditions actuelles. C'est pas satisfaisant, il y a beaucoup de problèmes. Alors, j'ai fait une rapide aspiration. Tous les ports devront s'en séparer des ports pétroliers dans le monde, à des distances considérables et même décommissionnés. Ça veut dire qu'on a enlevé, notamment, c'est bien connu au, sur le boulevard Champlain à Québec.

Prunelle Thibault-Bédard

Peut-être on va jumeler le geste et le mot suivant, je pense ça va être plus clair.

Joseph A. Soltész

À Montréal, le port pétrolier, le vrac sont à 2,13 kilomètres, alors que ici, dans le projet QSL, ils sont nez à nez. Ça va trop vite, cette fois-ci. Alors, il y a des possibilités d'accidents qui, jusqu'à présent, n'ont eu que des conséquences matérielles, mais les produits de Sprague sont extrêmement variés et une liste le montre. Pas trop là, vous avez reculé. Non, oui, vous avez reculé. Suivante s'il vous plaît. Suivante. OK. J'ai eu l'occasion dans ma vie et oups, ça marche pas. J'ai eu, précédente s'il vous plaît?

J'ai eu l'occasion dans ma vie d'assister à d'innombrables incendies dus à la proximité de produits pétroliers, comme ça risque de se produire à QSL, notamment une salle de spectacle, le manège militaire que j'ai vu flamber en 15 minutes avant que les pompiers n'arrivent, et divers autres. La zone de projet Québec solidaire est en zone HazLoc, c'est-à-dire une zone où des atmosphères explosives sont possibles, notamment, par exemple, les moteurs électriques doivent être blindés contre les étincelles. Suivante.

Les mesures de sécurité sur le Saint-Laurent sont exceptionnelles. J'en ai dressé une liste qui a défilé trop vite, c'est pas la peine de passer à la suivante, elle est très impressionnante, c'est une des raisons pour lesquelles les connexions maritimes sont parmi les plus sûres au monde. Malheureusement, il arrive souvent, comme ça a été le cas assez curieusement ces dernières années, des accidents avec des bateaux qui s'échouent, c'est un moindre mal, mais à partir de là, on peut prévoir pire. Il faut prévoir pire. Suivante.

Alors dans les équipes consultées de QSL, je n'ai trouvé aucune référence ni au GIEC, ni à Ouranos, ni à l'organisme fédéral ECCC. Pourtant, les études m'ont été bien faites, j'étais sur les cent années antérieures, alors qu'est-ce qu'on doit prévoir, c'est le bail emphytéotique de 30, 50, 60 ans, la dernière fois, c'était pas très clair de la part de, même du signataire, c'est-à-dire la Ville, et ça change complètement. Suivante, s'il vous plaît.

La référence du représentant des pompiers de la Ville a signalé que la Ville était équipée de produits comparables à ceux qui se trouvent à bord des avions. La très grosse différence, si mes calculs sont exacts, c'est qu'un avion ne transporte que 300 m³ de kérosène qui est toujours le même et avec de très petites variations, alors qu'au contraire un Handymax lui, on transporte 100 fois plus, si mes calculs sont exacts, avec des produits extrêmement variés et... Suivante.

Le projet de QSL est tronqué essentiellement par le fait que, d'une part on a la zone industrialo-portuaire qui est vaste, et de l'autre côté le fait qu'elle ne tient pas compte notamment des résidences et que, je résume grosso modo ce que la Ville a dit à la dernière séance, tout va pour le mieux pour cet espace de, je le reciterai plus loin. Le propre de ce problème, de ces préoccupations, ce sont les camions. Ça, on l'a bien souligné. QSL semble bien avoir fait ses comptes. Malheureusement, il ne tient compte que du camionnage de sa propre entreprise et pas celle de l'ensemble. Or, tout le monde sait que ça se développe à la vitesse de l'éclair. Suivante.

Donc, si le projet est positif, je suis essentiellement pour, là encore on a été trop loin, s'il vous plaît pouvez-vous reculer? Il est positif là, j'ai la citation du représentant de la Ville, valorisation d'un site de valeur. Les aspects négatifs, je les ai déjà soulignés, sont nombreux. Or, une ville a l'obligation de service et d'intérêt public. Servir les besoins de la population dans l'intérêt général de la communauté. Ceci est un principe qui s'appelle la proportionnalité, c'est-à-dire que même comme en systémique, on ne peut pas s'empêcher de favoriser une partie du projet, c'est-à-dire l'aspect positif et de ne pas considérer l'aspect négatif. Suivante, s'il vous plaît.

Assez curieusement, la prochaine diapositive montre que QSL est en train de développer un autre projet d'une dimension et d'une portée totalement différentes. C'est celle du terminal de Beauport qui se trouve lui déjà dans un ensemble entièrement industriel, déjà consacré comme tel. Alors qu'ici, non seulement on a la conjugaison du pétrolier et du vrac, mais également un certain nombre de résidences qui sont proches et d'autres, on n'a pas tenu compte. Suivante, s'il vous plaît.

Il y a une solution qui n'a pas été retenue et que j'ai déjà signalée la fois dernière, c'est que la voie ferrée est toute proche. C'est assez étonnant parce que l'intermodalité est à la mode et il permet des transbordements avec réduction des nuisances. La photo de gauche montre très bien là qu'il y a, qu'on peut combiner à la fois le ferroviaire et le routier, c'est une combinaison tout à fait courante. Ce qui est très important c'est qu'un wagon de chemin de fer roule sur sa voie dédiée, qui ne donc provoque pas d'embouteillage, qui ne défonce pas la route et que c'est l'équivalent de quatre camions semi-remorques. Suivante, s'il vous plaît.

Alors, vu la capacité exceptionnelle du transport maritime, le projet de QSL est méritoire, en termes de logistique, d'économie de toutes sortes et je demeure pour, mais... Suivante.

Je n'ai pas pu vérifier si on avait tenu compte des événements majeurs que nous ont annoncés les études environnementales de tout à l'heure. Elles ont commencé avec Katrina, c'est-à-dire Katrina c'est la catastrophe environnementale où les imprudences et les négligences humaines l'ont emporté sur la nature elle-même et depuis ce temps-là ça risque de se produire de plus en plus. J'ai évoqué ici quelques images sans plus, que je n'ai pas besoin de commenter. Suivante, s'il vous plaît.

Et surtout, il y a la catastrophe géopolitique. Depuis la fermeture du détroit d'Ormuz, depuis les ralentissements au détroit de Bab el-Mandab, les armateurs, comme à chaque fois qu'il y a de tels événements, se tournent vers des pétroliers, vers des bateaux de plus en plus gros et actuellement... Suivante s'il vous plaît. Ils se limitent à une douzaine de ports de par le monde en Asie et en Europe. Et il y en a quatre autres qui vont s'ajouter prochainement. Alors voilà l'essentiel de mes recommandations.

Considérant que dans le complexe industrialo-portuaire, le projet de QSL se présente comme méritoire et nécessaire, il est recommandé, vu la contiguïté du vrac et du pétrolier, plus ou moins courant dans le passé et qui sont aujourd'hui plus de mise qu'il soit réévalué à l'aune des habitudes et des règlements nouveaux que je n'ai pas pu malheureusement consulter en dépit des demandes d'informations que j'ai adressées. En dépit des innombrables organismes voués à la sécurité du transport maritime, que les précautions et interventions éventuelles en cas d'accident soient réévaluées en fonction du volume et de la variété considérable de produits manipulés sur place par Sprague bien sûr, et entreposés à proximité.

Que les études, notamment environnementales, au lieu de s'en tenir seulement aux 100 des dernières années passées prennent également en compte celles réalisées par les divers organismes que j'ai cités tout à l'heure et bien d'autres pour l'avenir proche, plus proche que les 35, 60 ou 100 ans oups, oui, c'est bien ça, du bail emphytéotique.

Que l'ensemble du projet soit revu non seulement sous l'angle portuaire, mais globalement, et ça, c'est la recommandation essentielle que je souligne, sous celui sous lequel il s'inscrit, c'est-à-dire le complexe industrialo-portuaire. Étant donné les revenus considérables escomptés du projet et ça, il y a eu des études de loi dès les premiers instants où il en était question, et qui ont montré que c'était extrêmement viable et rentable, qu'en vertu du principe de proportionnalité, les effets négatifs sur les citoyens résultants dans cette zone, leur résidence, leur patrimoine familial soient justement et adéquatement compensés matériellement, humainement et financièrement. Je n'ai rien trouvé de semblable ni rien entendu au cours des séances auxquelles j'ai assisté en ce sens.

Pour atténuer le problème phare du projet, c'est-à-dire le camionnage, et quand on regarde ce qui se produit actuellement à Contrecoeur avec le développement du port et les routes qui se défoncent littéralement avec un nombre de nids de poule absolument impressionnant, que le camionnage non seulement portuaire, mais aussi celui qui se développe actuellement dans cette zone à la vitesse de l'éclair, c'est-à-dire l'industrialo, soit calculé dans le rapport qui sera remis au ministre, sans lequel l'ensemble serait tronqué.

Alors comme je l'ai signalé, le temps de réponse notamment des organismes auxquels j'ai fait des demandes d'accès d'information font qu'ils n'ont pas répondu, il y a donc possiblement des erreurs, des omissions, etc., qu'on peut trouver dans mon rapport, mais l'essentiel de ma, de ce que je cherche à démontrer et de ma recommandation resterait de toute façon valide. Et je fais un petit pronostic c'est que, c'est à Contrecoeur que QSL aurait dû s'installer.

C'est vraiment étonnant. Bon, c'est pas une mauvaise chose, je comprends très bien le principe de QSL, mais c'est un développement restreint à un seul navire à la fois, etc. Alors que tout à côté, on développe ce monstre qui est dénoncé par des universitaires de haut rang, notamment Éric Pineault, et c'est là qu'on aurait dû mettre les deux ensemble avec des possibilités d'expansion qu'il n'y a pas actuellement dans le projet de QSL. Donc, ça reste un peu un risque de gaspillage. Et si les pronostics de ceux qui disent que les mégas bateaux vont absolument lessiver le commerce international, il n'est pas impossible que, comme le prévoit l'universitaire, que le projet Contrecoeur devienne disponible pour que QSL y aille s'installer. Ça, c'est une pure hypothèse, je vous ai vu sourire, effectivement, mais c'est tout à fait envisageable, étant donné les bouleversements.

Actuellement, on vit dans une période de bouleversement et ma conclusion finale c'est que QSL, qui a commencé ses travaux il y a bien longtemps, ça on le sait là, j'ai vu les dates des divers rapports. Bien, il est actuellement inévitablement dépassé par les bouleversements à venir, et il n'est pas sûr qu'il faudrait, c'est difficile à prévoir des bouleversements à venir avec ceux qu'on a déjà connus, mais il faudrait les prendre en compte et les considérer. Je pense avoir fini et je vous en remercie.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup, monsieur Soltész. Mon sourire était par intérêt pour vos propos, rien de plus, bien sûr. Merci beaucoup pour votre présentation. Merci pour votre, oui voilà, vous étiez dans les temps en plus, donc vous avez la note parfaite. Merci aussi pour votre patience avec la technologie. Vous avez brisé la glace là pour les autres qui auront un support visuel ce soir, vous avez compris la technique. Restez, s'il vous plaît. J'aurais une question pour vous, si vous me le permettez. Vous avez traité notamment là des risques que vous voyez de la proximité entre le projet de QSL et du terminal de Kildair. Dans votre mémoire à ce sujet-là, vous posez une question, vous dites, pour une sécurité maximum, quelle administration gérera les opérations de deux amarrages aussi différents, donc le vrac variable, le vrac pétrolier. Compte tenu de vos connaissances quand même dans le domaine naval, portuaire, quelle serait, selon vous, une association appropriée, justement? Pouvez-vous répondre à la question que vous posez vous-même? Quelle serait l'association appropriée pour gérer cette interaction-là?

Joseph A. Soltész

Alors essentiellement, de tout ce que j'ai entendu, puisque je suis venu aux principales séances, c'est que les divers organismes, QSL, la Ville, les pompiers, etc., travaillent un petit peu chacun de leur côté. Notamment, ça se concrétise dans le fait qu'on ne reconnaît pas actuellement le fait qu'il s'agit d'un seul et même projet, l'industrialo-portuaire, et le QSL. Alors que c'est indéniablement un ensemble. Donc s'il n'existe pas actuellement un organisme chargé de chapeauter tout ça, avec tous les aspects, la sécurité, le connaissance, l'enregistrement des navires, leur vérification en fait, il y a toute une série de choses extrêmement importantes à considérer dans le domaine, si ça prend à un organisme qui soit en mesure de traiter tout ça rigoureusement. Je n'en ai pas trouvé. Je pense qu'il est de l'intérêt de la commission de voir comment ça pourrait être réalisé, parce que c'est l'élément premier de la sécurité. Si chacun travaille de son côté, éventuellement on peut avoir des chicanes de cloches.

Prunelle Thibault-Bédard

Puisque vous mentionnez la zone industrialo-portuaire dans son ensemble, est-ce que votre recommandation de trouver cette association-là, est-ce qu'elle vise seulement à gérer la relation entre QSL et Kildair ou vous avez une vision un peu plus englobante des autres acteurs de la zone également?

Joseph A. Soltész

Beaucoup plus globale. C'est sûr que QSL et Kildair, c'est la solution. Si Hydro-Québec était pas venue, ce serait des maisons et des chalets. C'est extrêmement simple. Hydro-Québec est venue. Il a lâché le terrain. Il n'a pas fait, il n'a pas été fait ce qui a été fait à l'époque, c'est-à-dire le démantèlement des réservoirs. C'est ce qui s'est fait à ce moment-là au boulevard Champlain à Québec et ailleurs, à Toronto, etc. Ça n'a pas été fait, on est pris avec, le Kildair marche bien, je vois bien la ligne de chemin de fer, que le trafic pétrolier augmente sans arrêt avec des wagons de plus en plus lourds, etc. Et il faut, on n'a pas le choix de le considérer dans son ensemble. OK donc je, je rejoins votre question précédente, j'y avais pas pensé, je vous remercie de me l'avoir posée. Non seulement pour l'aspect portuaire, mais pour l'ensemble de cette zone, il faut qu'il y ait des concertations qui puissent prendre en charge ce qu'on ne souhaite pas, mais qu'on a pas le choix de ne pas considérer.

Prunelle Thibault-Bédard

Je vous remercie beaucoup pour votre contribution, monsieur Soltész.

Joseph A. Soltész

Merci.

Priscillia Gilbert-Paquin, pour Mères au front (DM13)

Prunelle Thibault-Bédard

Nous allons passer à la deuxième présentation, celle de l'organisme Mères au front, qui sera présentée par madame Priscillia Gilbert-Paquin.

Priscillia Gilbert-Paquin

Bonjour, donc Priscillia Gilbert-Paquin, de Mères au front, pour vous parler un peu du mouvement. Mères au front est né au printemps 2020 d'un sentiment d'urgence partagé par de nombreuses mères et grand-mères quant à la nécessité de protéger l'avenir de leurs enfants et des générations futures contre l'inaction climatique. En réponse à une grande mobilisation des jeunes à l'époque, c'était aux mères de lancer des cris du cœur et de s'assurer que les enfants reçoivent un héritage collectif comprenant un air sain, des forêts et des rivières en santé, des parcs et des services publics efficaces. Depuis ses débuts, plus de 8 000 personnes ont rejoint le mouvement Mères au front pour exiger une action climatique à la hauteur de la crise. Près de 30 groupes d'action se sont formés de l'Abitibi à la Gaspésie, en passant par presque toutes les régions du Québec, incluant ici, sur la rive sud. Aujourd'hui, je parle devant vous au nom de ce mouvement-là, mais aussi au nom des 534 Mères au front et alliés qui ont signé notre mémoire.

Nous sommes tous et toutes très préoccupés par le projet de terminal portuaire à Sorel-Tracy, non seulement en raison des impacts du projet lui-même, mais aussi parce qu'il s'inscrit dans un contexte de multiplication des projets de développement portuaire. Le Saint-Laurent est un écosystème d'une importance écologique et culturelle exceptionnelle. Il joue un rôle essentiel dans la régulation du climat. Il fournit de l'eau potable à près de la moitié des Québécois et Québécoises. Il abrite plus d'un millier d'espèces végétales et animales. Malheureusement, cet écosystème-là ne cesse de se dégrader en raison des activités humaines. Tous les projets de développements portuaires, en cours ou annoncés, soulèvent une question fondamentale : à quel point est-ce qu'on est prêts et prêtes à compromettre davantage l'intégrité du fleuve au nom du développement économique, surtout quand on sait très bien, grâce à de nombreuses études, notamment le portrait global du Saint-Laurent ou l'étude Beauchesne, que son état est déjà considérablement fragilisé?

C'est aberrant qu'on parle encore de projet portuaire et que leur évaluation se fasse encore au cas par cas, sans prise en compte suffisante de leurs effets cumulés sur le fleuve. Pris individuellement, chacun de ces projets peut sembler présenter des impacts circonscrits et minimes. Mais pris ensemble, ils accentueront considérablement les pressions déjà énormes que subit le fleuve. J'ai pas besoin de vous nommer tous les risques associés à la construction et l'exploitation de ports, ils sont très bien connus et je pense que tout le monde ici est familier

avec ça. Le Saint-Laurent, c'est pas un espace vacant à aménager au gré des projets qui se succèdent et se succéderont sans cesse. C'est un milieu vivant, fragile et irremplaçable dont dépendent des écosystèmes et des communautés entières. Nos enfants et les générations futures méritent d'hériter d'un Saint-Laurent en santé, capable de fournir une eau potable, de soutenir une biodiversité riche et d'offrir ces paysages qui font partie de notre patrimoine collectif. Dans un contexte où son état est déjà préoccupant et où plusieurs projets portuaires sont envisagés simultanément, c'est essentiel de considérer leurs impacts de manière globale et cumulative. La santé du fleuve et sa protection est un legs que nous devons de prioriser pour assurer un avenir viable aux générations futures.

Au-delà de ça, on s'inquiète aussi des répercussions du projet sur la santé des populations riveraines. Il y a un parc avec une aire de jeu pour enfants à moins d'un kilomètre du site. Et en plus de ça les Sorelois et Soreloises sont déjà exposés à une mauvaise qualité de l'air en raison de la présence d'autres activités industrielles. Il y a une étude de 2024 qui remarque un dépassement des normes québécoises pour les PST et les PM₁₀ et les concentrations de PM_{2,5} sont supérieures aux lignes directrices de l'OSM. Et ces dépassements-là sont survenus malgré une première étude de caractérisation six ans plus tôt, qui avait elle aussi constaté des dépassements et avait recommandé la mise en place de mesures visant à réduire au maximum les émissions. Et cette mauvaise qualité de l'air-là, elle est liée à un état de santé respiratoire inférieur à Sorel-Tracy que celui observé à l'échelle du Québec.

La situation est donc déjà préoccupante et les modélisations qui avaient été présentées dans l'étude d'impact du promoteur indiquent à leur tour le dépassement de différents critères pour le dioxyde de soufre, le dioxyde d'azote et les particules atmosphériques. Donc, l'ajout de nouvelles sources d'émissions dans un secteur où il y a déjà des problèmes de qualité de l'air devrait être considéré avec la plus grande prudence. La qualité de l'air, c'est pas une question abstraite, elle a des conséquences réelles et concrètes sur la santé et on sait tous que notre système de santé est déjà surchargé et débordé. On sait aussi que ces dépassements des limites établies sont un phénomène récurrent. Pensons à la fonderie Horne. On refuse que cette logique se poursuive. On refuse que Sorel-Tracy devienne une zone sacrifiée. La santé des populations est un prix trop énorme à payer. Les résidents et les enfants de Sorel-Tracy ont droit, comme tous les enfants du Québec, à un environnement sain et des conditions qui leur permettent de grandir en santé.

Donc, le projet soulève des enjeux majeurs sur l'environnement et sur la santé, et devant l'ampleur de ceux-ci, une question s'impose. Quel problème souhaite-t-on régler? Le projet vise à réduire le temps d'attente des navires qui accostent à Saint-Joseph-de-Sorel et à optimiser l'approvisionnement de certains produits dont on veut diminuer l'usage. Les gouvernements provincial et fédéral ont à deux investi 21 millions de dollars dans le projet, c'était apparemment nécessaire pour que celui-ci soit rentable sur cinq ans. Mais qui va en bénéficier réellement et à quel coût pour la collectivité? La distribution des redevances associées au projet est pas précisée et les retombées en matière d'emploi sont minimales. 53 emplois à terme au Québec. Ces bénéfices doivent donc être mis en perspective avec les pressions environnementales supplémentaires engendrées par le projet, mais au-delà de ça, on omet de s'attaquer au réel problème qu'on tente de régler, soit la hausse exponentielle du trafic maritime et l'absence d'une régulation permettant d'en contrôler la croissance.

Peut-être que le projet va répondre à un problème de congestion à court terme, mais le trafic maritime va continuer d'augmenter, comme c'est le cas depuis des décennies, et on va être confronté au même problème dans quelques années. Et là, qu'est-ce qu'on va faire? On va proposer un nouveau projet de construction ou d'expansion pour y remédier, et ça va alimenter un cercle vicieux où chaque nouvelle infrastructure destinée à absorber la croissance du trafic finit par y contribuer. Donc, développer un terminal comme celui-là, ça va nous piéger dans une trajectoire dont c'est extrêmement difficile de s'extirper. Une fois l'infrastructure construite, sa rentabilité va dépendre du maintien d'un certain niveau d'activité. Ça va être difficile de réduire le trafic maritime.

Approuver ce projet-là, c'est refuser de remettre en question les dynamiques qui génèrent la congestion et les pressions sur le fleuve pour investir dans une infrastructure qui va contribuer à pérenniser ces pressions-là. On doit faire un choix différent, donc réguler la croissance du transport maritime. C'est ça la vraie solution au problème des temps d'attente. Ça devrait pas être de continuer à toujours permettre davantage de trafic. Il faut vraiment réfléchir aux limites que le fleuve déjà vulnérabilisé peut supporter. Donc, ce qu'on demande, nous les Mères au front et nos alliés, c'est au BAPE d'émettre un avis défavorable au projet, d'évaluer ses impacts en tenant compte du développement de la zone industrialo-portuaire qui est associée et les autres projets prévus le long du fleuve. Merci.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. J'aurais deux questions pour vous. La première est peut-être un peu plus technique. La deuxième va être un peu large. Commençons par la première. Vous avez parlé de vos préoccupations en lien avec la qualité de l'air. À ce sujet-là, l'initiateur a pris des engagements de suivi. Comment, selon vous, les résultats de ces suivis devraient-ils être publiés, diffusés pour être rendus accessibles aux personnes que cela concerne?

Priscillia Gilbert-Paquin

Avant la remise de la décision du Ministère?

Prunelle Thibault-Bédard

Et si je vous parle dans l'hypothèse où le projet serait autorisé et des suivis seraient faits par la suite pour valider, parce que pour l'instant l'étude d'impact repose sur des modélisations, donc dans bien des projets on va réaliser des suivis par la suite pour voir si les modélisations représentaient bien la réalité. Donc lorsqu'on aura de la donnée tangible, concrète au sujet de la qualité de l'air, est-ce que selon vous il y a une façon dont cette information devrait être rendue disponible pour davantage servir la population, les groupes intéressés?

Priscillia Gilbert-Paquin

Je suis pas sûre de comprendre.

Prunelle Thibault-Bédard

Aucun souci, ne vous gênez pas avec ça, je vais passer à ma deuxième question.

Priscillia Gilbert-Paquin

Parfait.

Prunelle Thibault-Bédard

Elle est large, vous allez pouvoir, on va philosopher un peu ensemble. Vous avez également évoqué un peu plus loin dans votre présentation là, le problème qu'on tente de régler, celui de l'attente et la position que soutient votre organisme, c'est qu'il serait préférable de se diriger vers une régulation de la croissance du transport maritime qui tiendrait compte de la capacité de support du fleuve. Là vient la grande question, selon vous, quelle serait la bonne façon d'entreprendre et de mener à terme cette réflexion-là? Sur quoi on, comment on encadre, de quoi on tient compte, si l'objectif est de réguler le transport maritime et de respecter la capacité de support?

Priscillia Gilbert-Paquin

C'est sûr de regarder premièrement qu'est-ce qui est transporté, c'est un bon départ en ce moment, par exemple. Il faudrait que je retrouve mes chiffres là, je peux faire ça très rapidement, mais on exporte et on importe pratiquement la même chose. Fait que pourquoi est-ce que ces items-là, je pense que c'est les... Ah! J'ai pas de Wi-Fi, c'est ça. Mais bon, en tout cas, je pourrai rectifier éventuellement, mais je pense que c'est quelque chose comme 80 % de nos produits de la mer sont exportés et 90 % des produits de la mer consommés au Québec sont importés. Fait que juste de regarder ça puis de se dire OK, comme pourquoi est-ce qu'on consomme pas des affaires plus localement? Si on s'interroge là-dessus, c'est déjà un bon départ pour voir comment est-ce qu'on peut réguler le trafic maritime puis favoriser une consommation locale, ça serait déjà un bon départ. Donc juste de prendre une vue d'ensemble sur qu'est-ce qui est transporté puis de s'interroger sur notre besoin réel ou même chose, c'est ça qui va être transporté, c'est des sels de voiries puis des engrais et c'est des objets dont on veut, bien des objets, des marchandises dont on veut diminuer la consommation à cause de leurs impacts sur l'environnement, de juste s'interroger sur qu'est-ce qu'on veut amener ici, puis pourquoi, puis comment est-ce qu'on peut favoriser plutôt une économie locale avec tout ça.

Prunelle Thibault-Bédard

Je vous remercie beaucoup. Merci de votre contribution.

Gilles Dubois, accompagné de Sylvain Lapointe, pour le CRE Montérégie, COVABAR et le Comité ZIP du lac Saint-Pierre (DM21)

Prunelle Thibault-Bédard

Nous allons maintenant passer à une présentation conjointe de trois organismes, le CRE Montérégie, le COVABAR et le comité ZIP du lac Saint-Pierre. Et cette présentation sera faite par messieurs Gilles Dubois, accompagné de Sylvain Lapointe. Bonsoir messieurs.

Gilles Dubois

Bonsoir.

Sylvain Lapointe

Bonsoir.

Prunelle Thibault-Bédard

Je vous laisse vous installer.

Gilles Dubois

Pour ma précision, ou la préface à l'introduction là au sujet, mon nom est Gilles Dubois, je suis président du Conseil régional de l'environnement de la Montérégie, mais je suis un citoyen. Je suis pas un spécialiste, j'ai pas de formation en biologie, je suis un citoyen engagé en environnement depuis une vingtaine d'années. C'est pour ça que Sylvain Lapointe est avec moi et aussi deux membres de l'équipe du Conseil régional de l'environnement pour soutenir notre démarche. Parce que c'est important pour nous, la mobilisation citoyenne de ces enjeux-là, je pense qu'on partage cette même préoccupation.

Donc, on résume notre mémoire de manière suivante. Les trois organismes, vous l'avez dit, c'est le Conseil régional de l'environnement, le Comité de concertation et de valorisation du bassin de la rivière Richelieu, le Covabar, représenté particulièrement par Sylvain à côté, et le comité ZIP du lac Saint-Pierre concernant le projet terminal portuaire de Sorel-Tracy. Notre intérêt envers ce projet déroule de son implantation dans un territoire où se côtoient des activités industrielles et portuaires importantes ainsi que des milieux de vie et des milieux naturels d'une grande valeur écologique. Donc, c'est les trois éléments sur lesquels touche notre préoccupation. Donc on va parler des enjeux qui nous apparaissent déterminants pour apprécier les effets du projet sur les conditions dans lesquelles, et les conditions à laquelle il pourrait éventuellement être réalisé.

Justification et cohérence du projet. Concernant la justification et la cohérence du projet, lors des audiences du ministère, le ministère des Transports a évoqué la modernisation des infrastructures portuaires et les bénéfices attendus du transfert modal. Toutefois, certains éléments méritent d'être davantage démontrés. Par exemple, l'objectif de réduire le délai d'attente à moins de 90 jours semble déjà généralement atteint dans les données présentées dans l'étude d'impact. À l'exception d'un cas de situation particulière observé en 2021. Par exemple, une augmentation de la capacité portuaire qui aurait à elle seule un véritable transfert modal, il est important de distinguer la croissance globale des volumes de transport d'un réel transfert du camion vers le maritime et le ferroviaire. Donc, il faut aborder les trois dimensions. Recommandations, nos recommandations de prévoir un mécanisme de suivi pendant la phase d'exploitation permettant de comparer annuellement les tonnages acheminés par navire, rail et par camion. Le nombre de mouvements associés à chacun des modes ainsi que le kilométrage routier évité. Enfin, puisque le terminal est prévu pour une durée de 50 ans, ces hypothèses devraient être vérifiées pendant toute la phase d'exploitation, un mécanisme de suivi et de reddition de comptes permettrait ainsi de vérifier si les bénéfices environnementaux avancés pour justifier le projet se concrétisent réellement. On va y revenir un peu plus tard, un peu plus loin.

Effets cumulatifs, chevaliers cuivrés. L'analyse du terminal ne devrait pas considérer uniquement les impacts additionnels du projet et de manière isolée. Elle devrait également faire,

tenir compte de l'état actuel du milieu, qui résulte lui-même de pressions historiques ainsi que des activités industrielles portuaires du transport existant et raisonnablement prévisible. Cela implique de justifier clairement et le paramètre géographique et temporel retenu et considérer les effets combinés sur les habitants. La qualité de l'air, la qualité de l'eau, le bruit, la circulation, la navigation et les populations riveraines. Recommandations. Nous recommandons d'envisager conformément aux mécanismes d'évaluations environnementales stratégiques prévus au chapitre 5 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* à l'article 95.10, la réalisation d'une analyse à portée régionale ou sectorielle du développement portuaire et des activités connexes le long du fleuve Saint-Laurent. Une telle démarche permettrait de dépasser l'analyse du projet, l'analyse finalement de projet par projet, et obtenir un portrait intégré des pressions historiques actuelles et raisonnablement prévisibles exercées sur le fleuve. Elle permettrait de mieux prendre en compte les effets cumulatifs sur les habitats, la biodiversité, la qualité de l'air, l'eau, la navigation, le transport terrestre et ainsi que les communautés riveraines.

Sylvain Lapointe

C'est pourquoi, madame la présidente, le chevalier cuivré illustre très bien l'importance de cette approche cumulative. Il s'agit d'une espèce dont la situation est extrêmement précaire en raison de son aire de répartition très restreinte et des pressions exercées sur ses habitats. C'est pourquoi nous recommandons donc de situer explicitement les pertes des perturbations associées au projet du terminal de Sorel-Tracy dans un bilan cumulatif afin de déterminer la contribution additionnelle du projet aux pressions déjà exercées sur les habitats du chevalier cuivré. Le Covabar souhaite aussi concentrer son intervention sur la gestion des eaux pluviales et la prévention des contaminants susceptibles d'atteindre le milieu aquatique. Cette préoccupation doit être examinée dans un contexte où le milieu aquatique du secteur subit déjà plusieurs pressions.

Il importe donc de considérer non seulement les effets directs du projet, mais également les contributions aux pressions cumulatives exercées sur ces écosystèmes. La gestion des eaux de ruissellement sera entraînée par la manutention des marchandises, comme fertilisants et les sels, peut entraîner le transfert de contaminants vers le milieu aquatique par les eaux de ruissellement. C'est donc pourquoi nous recommandons que l'ensemble des infrastructures susceptibles d'être contaminées, telles que les passerelles, les barges et les équipements de manutention, devraient faire l'objet de mesures de gestion des eaux de ruissellement afin d'éviter la contamination des milieux naturels par les hydrocarbures ou pour toute autre matière nocive pour l'environnement. C'est pourquoi aussi nous préconisons l'utilisation de lubrifiants et fluides hydrauliques à base d'huile végétale pour les machineries.

Pour le suivi de la qualité de l'eau, concernant la protection du milieu aquatique, nous considérons important que le suivi de la qualité de l'eau soit adapté aux marchandises réellement manutentionnées au terminal. Le suivi ne devrait pas se limiter aux matières en suspension, mais inclure les contaminants susceptibles d'être associés aux sels et aux fertilisants. Donc, nous recommandons d'inclure dans le programme de suivi des paramètres représentatifs. Les matières qui seront manutentionnées, soit non seulement les MES, mais aussi les chlorures, les nutriments associés aux engrais, l'azote ammoniacal, le nitrate, le phosphore total et le phosphore dissous, et tout autre élément pertinent pouvant impacter la

qualité de l'eau. Des seuils d'intervention et des mesures correctives en cas de dépassement devraient être également précisés. À toi!

Gilles Dubois

Qualité de l'air. La qualité de l'air constitue l'une de nos préoccupations importantes. En effet, la manutention et l'entreposage de produits en vrac peuvent générer des poussières et des particules à différentes étapes des opérations. Cette question doit également être replacée dans le contexte industriel existant et dans l'exposition cumulative des populations riveraines. Les échanges tenus pendant les audiences ont soulevé une question importante concernant l'ajout de nouvelles émissions dans un milieu où des dépassements de certains critères aux normes de qualité peuvent être déjà observés.

Recommandations. Nous recommandons d'assurer le respect intégral de la *Loi sur la qualité de l'environnement* et des normes applicables en matière de qualité de l'air, et ça permettant, et se permettre de refuser l'autorisation d'un nouveau projet générant des émissions atmosphériques dans le secteur où les normes applicables de la qualité de l'air sont déjà dépassées. Il faut également exiger des meilleures pratiques disponibles pour prévenir les émissions de poussières et de sources en évitant au maximum toute manipulation des matières en vrac non couvertes et exposées aux intempéries. Suivi et cohabitation. Enfin, plusieurs effets du projet et l'efficacité des mesures d'atténuation ne pourront être réellement vérifiés qu'une fois le terminal en exploitation. Nous considérons donc essentiel de mettre en place un suivi environnemental basé sur des indicateurs mesurables pour la qualité de l'eau, le bruit, la cohabitation et les habitats. Nous recommandons la création d'un comité, ça devrait donner des bouts de réponse à votre question, nous recommandons la création d'un comité de suivi qui couvrirait idéalement l'ensemble de la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy, qui réunirait la communauté, les organismes environnementaux, les autorités concernées et les acteurs industriels. Ce comité devrait disposer d'un financement, c'est ça, c'est un enjeu majeur, un financement adéquat, pérenne et prévisible afin d'assurer son fonctionnement et son indépendance et permettre d'adapter les mesures lorsque les impacts observés différents de, soient anticipés.

Cette problématique-là, je me permets de sortir du texte c'est, on est souvent face à ce genre de situation. C'est-à-dire qu'il y a des études, que ce soit fédéral ou provincial, il y a une série de recommandations et il y a des comités de suivi gérés par les promoteurs, ce qui est problématique en termes de crédibilité sur est-ce qu'ils atteignent ou pas, ils réalisent ou pas les conditions prescrites. Je reviens au texte. En conclusion, la mobilisation et la participation observées dans la qualité dans le cadre des audiences publiques témoignent de l'importance que les citoyens et les citoyennes du secteur et les acteurs du milieu accordent au projet et aux enjeux qu'il soulève. Elles mettent en évidence l'importance de considérer pleinement la dimension de l'acceptabilité sociale dans l'analyse du projet. Dans ce contexte, nous sommes confiants que la commission continuera à approfondir les préoccupations exprimées par les citoyens et les organismes et à documenter les questions qui demeurent en suspens et à examiner dans quelle mesure les réponses et les mesures proposées permettent réellement de favoriser une cohabitation durable du projet avec son milieu d'accueil.

En définitive, c'est presque terminé, la préoccupation formulée dans le présent mémoire ne porte pas uniquement sur les impacts pris individuellement, mais sur la capacité du projet de s'inscrire durablement dans un milieu déjà fortement sollicité. Dans cette perspective, nous

considérons que la décision concernant le projet devrait reposer sur une démonstration suffisamment robuste de sa justification, de sa cohérence et des orientations gouvernementales de la prise en compte des effets cumulatifs de la capacité des mesures proposées à prévenir, réduire, suivre efficacement les effets à long terme. Ah! C'est terminé!

Prunelle Thibault-Bédard

Merci, il vous restait encore quelques minutes là, vous étiez amplement dans les temps. Merci à vous deux, merci également aux organismes que vous représentez pour la présentation. J'aurais quelques questions. Vous avez parlé du fameux comité de suivi en faisant le lien avec une question que la commission avait déjà posée. Dans votre mémoire, vous proposez la formation d'un comité, vous l'appellez multipartite, qui serait territoriale. Donc, j'en comprends là que ça reposerait sur la participation de nombreux acteurs. Est-ce que vous avez des exemples, peut-être, qui ont été côtoyés là par des personnes impliquées par vos organismes? Des exemples du genre de comité que vous imaginez qui fonctionne bien? On dirait que quand on multiplie les acteurs, il y a toujours le risque que peut-être le travail soit un peu moins efficace. Fait que, avez-vous des, pouvez-vous pointer la commission dans une direction d'un exemple de succès du type de comité que vous avez en tête?

Sylvain Lapointe

Oui, effectivement, on a un exemple de comité qui est pas nécessairement un succès parce que c'était le comité de Northvolt, dans le sens que l'entreprise avait mis sur pied justement un comité de consultation. On a quand même eu le temps d'avoir trois rencontres du comité alors la proposition est un peu inspirée de cela. Donc l'entreprise déposait ses projets et il y avait des gens, autant des municipalités, il y avait également des organismes environnementaux qui étaient présents et des citoyens, alors c'est une forme de comité de consultation que l'entreprise avait mis sur pied à leur initiative, mais à nos recommandations aussi puisqu'on les avait rencontrés en ce sens-là. Alors, ça augurait quand même une bonne perspective et malheureusement, on sait ce qui est arrivé avec Northvolt, alors, mais c'est les principales inspirations qu'on avait pour le comité.

Prunelle Thibault-Bédard

Je comprends. Est-ce que des écrits existent quelque part qui parleraient de ce comité-là, que la commission pourrait lire pour peut-être comprendre sa structure et les personnes impliquées?

Sylvain Lapointe

Je pourrais vous en faire parvenir, parce qu'il y a encore des bribes qui existent sur le site Internet de Northvolt pour ce qui en reste, mais c'est quand même très limitatif parce que je m'étais informé auprès des gens qui ont mis en place le comité, à l'entreprise, et les documents ont disparu avec la faillite malheureusement, mais on a quand même une page ou deux qu'on pourrait vous transmettre.

Prunelle Thibault-Bédard

Parfait, merci. Oui, la commission aimerait bien la recevoir. Est-ce que ce comité était financé, comme vous le recommandez? Ou l'aurait été?

Sylvain Lapointe

Il était financé dans le fond par Northvolt, dans le sens que c'est Northvolt qui recevait les gens et il y avait aucun des organismes qui a eu à déboursier ou à investir éventuellement pour la mise en place du comité.

Prunelle Thibault-Bédard

Est-ce que vous recommanderiez une solution similaire dans le cas du projet, donc le comité que vous avez en tête serait financé par l'initiateur ou il y a d'autres moyens de financement qui sont envisagés?

Sylvain Lapointe

C'est dans ce sens-là qu'on le voyait d'une certaine façon, je pense à bien responsabiliser l'entreprise. Northvolt aussi c'était d'une certaine façon ou justement, je dirais auto-responsabilisé dans ce sens-là, en impliquant le milieu. Il y avait aussi comme de raison leurs propres raisons d'une certaine façon. Il en demeure pour moi que je pense qu'effectivement, si l'entreprise veut démontrer sa bonne qualité d'une certaine façon, citoyen corporatif, ça devrait être un moyen mis en place.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Monsieur Dubois, vous vouliez ajouter?

Gilles Dubois

Peut-être en complément, c'est important dans notre esprit la notion d'indépendance d'un comité et nous, on aborde la question du financement parce que oui, l'entreprise doit investir aussi dans ce genre de comité là, mais aussi les... milieux gouvernementaux. Et ça, ça veut dire que... ça signifie que le comité doit avoir une lecture indépendante. On vit l'expérience... moi, je suis plus proche de la réalité à Contrecoeur où c'est le port de Montréal qui contrôle l'ensemble de la démarche et les personnes membres d'un comité de suivi, ils sont comme un peu dépendants, si on veut, de la démonstration du port. Je dis pas que le port dit des choses qui sont pas vraies, mais ce que je veux dire, c'est que faut outiller. C'est une façon aussi de faire une pédagogie puis d'outiller la communauté pour avoir une lecture positive ou critique des éléments. Nous, comme conseil régional, on fait face souvent à plusieurs consultations et on est un peu démunis pour le suivi des recommandations. Dans le cas de Contrecoeur, il y a 300 conditions. Mais qu'en est-il des 300 conditions? Fait que les...

Dans le contexte global aussi, où les projets ont, surtout le projet de Sorel, a déjà reçu un financement du gouvernement du Québec, puis je pense au fédéral également, bien il serait intéressant, il serait important d'avoir une reddition de compte publique collective pour outiller des organismes en disant : « c'est pas ça que vous nous avez dit » ou « c'est ça qu'on nous a dit ». Parfait. Vous comprenez un peu la logique, la dynamique. Ça serait aussi intéressant dans la perspective de mobilisation de la communauté, puis ça serait aussi intéressant en termes d'innovation, de proposer... Puis on parle pas de millions de dollars, mais les milieux universitaires soutiennent déjà les entreprises dans des projets portuaires, mais je pense que ce serait intéressant que la population reçoive aussi ce genre de soutien là. Bon. Bien moi, je suis militant de ça.

Prunelle Thibault-Bédard

J'ai une autre question pour vous. Une de vos recommandations touche l'évaluation régionale et sectorielle en lien avec les effets cumulatifs. Lors de la première partie de l'audience, on a compris que cette démarche-là devait être portée par quelqu'un. Ça peut autant être un promoteur, une entreprise privée, mais ça peut aussi être des organismes publics, mais on a besoin d'un porteur de ballon. Qui, selon vous, serait le porteur de ballon approprié pour se pencher là de façon globale sur la capacité de support, les effets cumulatifs, les enjeux d'effets cumulatifs liés à des projets comme celui de QSL. Je vous prends à chaud là. Si vous avez pas de réponse, c'est pas grave.

Gilles Dubois

J'avais pas prévu cette question-là! Bien, je réponds par une question là. Si on considère l'ensemble de la mobilisation autour des consultations du BAPE, ce qu'on constate, c'est que le BAPE a une crédibilité puis on se sent beaucoup plus écouté que, par exemple, l'Agence d'évaluation d'impact du Canada qui fait des consultations, mais on sent pas nécessairement cette interface-là. C'est pas dans le mandat du BAPE nécessairement de faire ce genre de démarche-là, sauf que il existe des démarches aussi de BAPE générique par exemple. Bon. Ça, c'est comme la production de contenu, mais pour le suivi, votre question c'est pour le suivi. Moi je pense qu'il faut y fonctionner d'une perspective de coalition avec les parties prenantes, mais pas seulement institutionnelles et entreprises, mais aussi gouvernementales... non gouvernementales si on veut. C'est sûr que le Conseil régional de l'environnement, nous autres, on s'occupe de l'ensemble de la Montérégie. On a quand même une équipe relativement restreinte. Donc ça prend aussi des outils économiques, financiers pour le faire en collaboration avec les organismes du milieu. Les organismes du milieu, ils font des choses formidables, mais souvent c'est dans une limite de leur capacité. Tu sais là, on peut pas demander à un organisme du milieu de planter un million d'armes dans une communauté là parce qu'ils n'ont pas les moyens de l'affaire.

Ça fait que le monde municipal, le monde des entreprises, le monde du sociocommunautaire puis les organismes environnementaux. Il y a des exemples de... où des groupes environnementaux québécois là ont pris des responsabilités de gestion de milieux... aide-moi donc, toi... de milieux protégés, par exemple. Puis nous, on fait souvent ça, mais on fait ça dans un processus de démarche, de protection, mais le suivi de ces démarches-là, c'est très complexe. Il faut avoir un soutien scientifique, universitaire, il faut avoir un soutien aussi indépendant. Je réponds en mettant des bulles, mais en disant... mais ça devient assez important, puis il faut peut-être lancer cette idée-là puis voir comment les instances gouvernementales vont accepter parce que quand on met 100 millions, on devrait être capable de mettre un petit million sur 100 millions pour outiller la communauté. Sinon on se retrouve avec des montées de contestation, etc.

Prunelle Thibault-Bédard

Je vous remercie beaucoup.

Maxime Dumontier, opinion verbale (DM15)

Prunelle Thibault-Bédard

Nous allons maintenant passer à la présentation de monsieur Maxime Dumontier, s'il vous plaît. Présentation pour laquelle nous avons un support visuel, alors on va attendre son apparition.

Maxime Dumontier

Je commencerais avec la page 2, s'il vous plaît. On peut aller à page 2. C'est petit. Excellent. Donc, bonsoir. Maxime Dumontier, résident du secteur depuis environ une trentaine d'années. J'ai suivi les présentations en fait au fédéral, au provincial, donc je suis là depuis le début. J'avais beaucoup d'inquiétude... ça marche plus... OK... beaucoup d'inquiétude par rapport à ce projet-là dès le départ, et quand j'ai entendu, en fait, les réponses aux questions et les présentations dernièrement de QSL, bien je pense que mes inquiétudes ont été fondées et je vais vous expliquer pourquoi. Moi, en fait c'est ça, je réside dans le secteur et je le patrouille à vélo ou en voiture quotidiennement et je le patrouille sur l'eau la fin de semaine, donc à plusieurs reprises. Donc, le vent depuis 30 ans, je le patrouille des deux côtés. Donc le site, je connais très très bien et c'est pour ça que je porte une attention au graphique. Est-ce que ça serait possible d'agrandir un peu l'image pour avoir le visuel?

Prunelle Thibault-Bédard

On dirait que des tentatives se font d'agrandissement, mais je sais pas si ça va faire. Ah! On l'a perdu. Faut pas trop en demander, monsieur Dumontier.

Maxime Dumontier

Oui. C'est ça. On va revenir à la précédente d'abord (inaudible).

Prunelle Thibault-Bédard

Si on peut réafficher, s'il vous plaît.

Maxime Dumontier

Donc, en fait, vrac et vent ne font pas bon ménage et d'éloigner une source de vrac du bord de l'eau, c'est le pire cauchemar qu'on peut pas imaginer et la façon dont QSL a proposé de transborder le vrac, bien c'est une catastrophe annoncée pour l'ensemble des résidents de la ville, le parc Maisouna qui est juste à côté et je vous explique pourquoi. Merci pour l'agrandissement. Donc voici la carte des vents, ça provient du site Windfinder que je suis quotidiennement depuis une bonne trentaine d'années et qui est quand même très représentatif de ce qu'on peut avoir comme vent à Sorel-Tracy. Ici, juste avec les couleurs pour vous aider, en fait les néophytes, le bleu poudre est un vent de 1 à 7 nœuds et les nœuds faut multiplier par 2 environ pour avoir l'équivalent 1 km/h. Donc, ce que le graphique avec les mois représente, c'est que environ la moitié du temps, les vents sont supérieurs à 15 km/h dans ce secteur du fleuve. Le secteur est délimité par Lanoraie comme on le voit sur le logo et la dominance des vents, bien ça suit le fil du fleuve donc sud-ouest nord-est et j'ai constaté que les présentations de la modélisation offerte ici par QSL n'étaient pas très représentatives, en fait pas du tout représentatives de ça. Donc beaucoup de vents aussi viennent de l'ouest.

Aujourd'hui, si vous l'avez constaté, fort vent de l'ouest donc on le voit aussi là-dessus. Je tiens à vous faire remarquer que les vents avril à mai, donc au printemps, lors du transbordement de matière vrac qui serait de l'engrais, les petites billes, le vent est plus important à ce moment-là.

Donc, est-ce qu'on peut aller en page 2, s'il vous plaît? Je commence par les images, je vais terminer par les mots. Page 3, pardon. En page 3, la première image du haut, donc ça, c'est dimanche 27 septembre, donc c'est pratiquement la semaine dernière, il y avait un vent de 20 km/h du nord-est. Ça, c'est une photo prise de chez moi, qui donne une idée de... Là, on voit le quai de Kildair en ce moment où est amarré le bateau rouge et le bateau bleu, lui est en attente du quai de Kildair. Le courant est très fort à cet endroit-là dans le fleuve, on parle de 3 à 4 km/h. Normalement un bateau qui est à l'ancre, le bateau est comme un drapeau dans l'eau, donc suit le fil de l'eau du fleuve. Donc, si vous remarquez, le bateau bleu, lui, il est pas en manœuvre à ce moment, il est à l'ancre et le vent de 20 km/h, bien pousse le bateau pratiquement à 45 degrés avec l'angle du fleuve. Donc, ça vous donne une idée de la force des vents et des éléments à ce secteur-là. Ce qui veut dire que ce jour-là, s'il y avait eu un transbordement de QSL de la façon qui a été présenté, les gens de Lanoraie auraient absorbé une bonne quantité d'engrais assurément.

Est-ce qu'on peut voir la photo du bas, s'il vous plaît? Sur la photo du bas, on voit le quai projeté, le quai de Kildair à droite et la direction des vents dominants du sud-ouest qui suivent le fil du fleuve et qui vont éventuellement mener vers des résidents, des résidences et un parc qui se situe à très exactement 1 km de là. Donc, si on poursuit à l'image suivante. Voici la formidable photo du parc Maisouna pour ceux et celles qui sont pas de la région. C'est une carte de visite incroyable qu'on a ici, c'est une chance d'avoir ce parc-là dans la région. Les Premières Nations y avaient établi leur maison longue à l'époque et maintenant, bien les citoyens en fait c'est le seul lieu public où on a accès au fleuve à Sorel-Tracy. Les couchers de soleil y sont formidables, mais si vous pouvez vous imaginer le quai, vous voyez le quai présentement de Kildair? Si le quai de QSL vient s'ajouter exactement au-delà des vents dominants, ça devient une catastrophe pour les gens de ce parc. En fait, les résidents de Sorel-Tracy qui vont là pour se rafraîchir. Seulement pour quitter ceux qui n'ont pas accès au fleuve, malheureusement pas accès au fleuve, bien c'est le seul accès public au fleuve du secteur Tracy à Sorel-Tracy.

On peut avoir l'image du bas, s'il vous plaît? Sur l'image du bas, on voit dans ce même parc des jeux d'enfants. Donc, beaucoup de personnes âgées et enfants jouent dans ce parc-là, donc des personnes vulnérables de par leur capacité en fait pulmonaire à absorber des contaminants dans l'air. On peut aller à la photo suivante, s'il vous plaît? La photo suivante illustre encore une fois... ce sont des photos que j'ai prises la semaine dernière. Donc, de quoi peut avoir l'air un coucher de soleil au parc. Et on peut descendre à la suivante, s'il vous plaît? La suivante photo n'illustre pas le projet de QSL, mais bien la nouveauté du projet de Kildair. En fait, les gens de la ville, lorsqu'on a suivi, n'étaient même pas au courant de cet agrandissement-là. Donc vous voyez l'espèce de structure qui est en train de remplir le camion. Cette structure-là date du mois d'août, donc ne fait pas partie de l'étude d'impact qui a eu lieu et je peux vous dire que depuis le mois d'août, il y a tous les jours un à deux camions double citerne, constamment jour et nuit, qui sont en train de charger et de décharger. Donc, cet ajout-là au niveau du transport n'a pas été comptabilisé dans l'étude d'impact présente.

Vous pouvez aller à l'image suivante, s'il vous plaît? Cette image illustre l'intersection du chemin du Golf et de la route 132, qui ne fait pas partie du chemin, soit dit en passant de la route des camions, mais il arrive parfois que les camions se trompent ou veulent raccourcir leur chemin et empruntent le mauvais chemin. Donc cette fois-ci, ça c'est en juin, ça a été pris le 4 juin de cette année, cette photo-là, et je sais pas si vous remarquez la route, mais il y a un petit peu de neige sur le côté de la piste cyclable, et ça, ce sont les fertilisants qui ont été transbordés par la compagnie... les camions de la compagnie QSL au sortir de leur site et moi, à vélo, je suis et je côtoie ces camions-là, je vois l'engrais sortir des camions et cet engrais-là se répand sur la route comme de la neige. Donc, au printemps, on a souvent des bordées de neige en juin et c'est la neige de QSL. Donc, et cette neige-là se poursuit sur un tracé de deux kilomètres. On peut la retracer jusqu'à environ à l'autoroute, donc du site à l'autoroute. Lors d'une pluie, vous pouvez vous imaginer, il y a des fossés qui sont là et ces fossés-là sont tous connectés au fleuve. Donc, lors d'une pluie, tout ce qui se retrouve là s'en va dans le fossé et tout ce qu'il se retrouve là s'en va dans le fleuve pour le chevalier cuivré. Et ça, je ne vous parle pas d'un modèle ou d'une modélisation, ça je vous parle de la réalité, de ce qui se passe actuellement et depuis que l'entrepôt a été mis en opération.

On peut aller à la dernière image, s'il vous plaît? Ici, sur la dernière image, je tiens à illustrer les installations portuaires de Belledune. Lors d'une précédente séance avec l'étude d'impact fédérale, j'ai posé les questions à quoi était pour ressembler le nouveau... terminal et les représentants de QSL m'ont indiqué que Belledune au Nouveau-Brunswick serait un peu un modèle de représentation. Je suis allé chercher là une image du terminal de Belledune et cette image-là a été prise l'hiver. Donc, vous voyez des transbordements de vrac, des piles de vracs et vous voyez, je sais pas si vous voyez comme moi dans l'eau, donc la couleur de l'eau est étrangement la même couleur que le vrac. Donc le vent a projeté la matière dans l'eau. On peut clairement le voir parce que là c'est l'hiver et que le fleuve est gelé. Heureusement pour la compagnie QSL, il ne prévoit pas opérer l'hiver donc on ne pourra pas voir de traces de tout ça dans l'eau parce que le courant, je vous l'ai dit tout à l'heure, c'est trois à quatre km/h de courant ce qui fait en sorte que tout ce qui va tomber dans l'eau sera assurément parti et très loin, très très rapidement, donc avant même que les secours d'Environnement Canada puissent faire quoi que ce soit avec cette matière-là.

On peut revenir à la première page, s'il vous plaît? Donc, dans un monde idéal, ce projet-là ne devrait pas voir le jour pour la ville, pour les citoyens, pour le fleuve, considérant les dépassements annoncés de particules fines et c'est très vrai en fait, ils ont été honnêtes avec ça, il y aura des dépassements et de la façon qui a été présenté le modèle, ça va être abominable. Je vous le dis tout de suite. Considérant que le parc Maisouna est le seul accès au fleuve, je l'ai dit tantôt, et que les vents dominants vont amener tout ça à cet endroit-là; considérant que les opérations répandent une quantité incroyable, en fait, dans le fleuve et dans tout ce qui va en découler. Considérant que l'entreprise sera elle-même en charge de mesurer ses propres dépassements, ça c'est probablement ce qui est le pire dans tout ça, donc, si on donne accès à eux pour se contrôler eux-mêmes, c'est pas une bonne nouvelle. Considérant que le transbordement des marchandises par bateau, bien, va prendre en étau une partie de la population qui va vraiment être prise par le fleuve et de l'autre côté par le camionnage. Donc, considérant que l'article 20 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* indique que nul ne peut rejeter des contaminants dans l'environnement et permettre de tels rejets... qui vont dépasser en fait les concentrations permises. Et à ça, bien je fais du pouce un peu ce qui a été dit

précédemment. J'espère que ma ville ne deviendra pas un Glencore numéro 2, donc des opérations autorisées, parce que là, le projet n'est même pas démarré et on prévoit des débordements, en fait des dépassements.

Si mon Conseil des ministres devait autoriser le projet, j'ai six choses qui devraient être faites par rapport à ce projet-là. Premièrement, il devrait y avoir une vis tubulaire fermée entre... pour assurer le transbordement entre le bateau et le quai et non la pince qui a été proposée avec l'entonnoir et l'espèce de petite toile, la bâche en dessous. Ça, c'est pas viable pour nous. Deuxièmement, le convoyeur devrait être complètement étanche, OK, et il devrait aussi être prévu en fait qu'il y ait un nettoyage possible sans qu'il y ait de perte dans l'environnement et dans le fleuve. Troisièmement, la jonction du convoyeur au quai, donc... Ah! Non. La jonction du quai à l'entrepôt, donc tout ça aussi, ça devrait être étanche pour éviter que les particules se répandent dans l'air. On a dit durant les questionnements que ça amènerait de l'asthme, mais j'ai des gros doutes à ce que du fertilisant chimique respiré, ça amène autre chose que de l'asthme. Quatrièmement, il devrait y avoir un lieu de décontamination pour les camions pour éviter que ça se répande dans l'environnement comme c'est le cas actuellement sur la route et dans le fleuve. Cinquièmement, une firme indépendante équipée de LIDAR, donc des faisceaux laser pouvant détecter 100 % des émissions de particules fines, devrait assurer le suivi au niveau des dépassements et non la compagnie. Les LIDARS, en passant, ce sont des faisceaux lumineux, c'est ça qui détecte, en fait, toutes les matières volatiles. Sixièmement, un comité citoyen devrait être formé afin d'assurer un suivi auprès de la population affectée par les opérations de la compagnie.

Mon dernier point s'adresse peut-être un petit peu plus à ma Ville. Donc, en entendant un petit peu tout ce qui s'est passé sur le projet, en voyant l'historique de tout ça, j'ai réalisé que, à la base, derrière tout ça, la Ville était là. Bien là, je m'adresse à mes élus là-dessus, donc la valeur des propriétés risque d'en prendre un coup dans ce secteur-là et je me demandais si ma Ville avait prévu des expropriations par consentement. En fait, ça devrait être possible pour les citoyens qui désirent quitter la zone puisque c'est... ça va être pratiquement devenu une zone industrielle. Si le gouvernement autorise ça, ça va pratiquement être vivre dans le quartier industriel. Finalement, bien j'ai mal à mon fleuve, j'ai mal à ma ville, j'espère ne pas avoir mal en mon nouveau gouvernement.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup, monsieur Dumontier. Je vous invite à rester pour quelques questions. Concernant l'une des photos que vous avez montrées, celle qui démontrait la traînée blanche sur la route, vous dites que c'est une photo que vous avez prise en juin de cet été. C'est bien ça? Est-ce que vous avez constaté de tels traînés à plusieurs reprises?

Maxime Dumontier

À plusieurs reprises le printemps, donc dans les deux voies de transbordement. Moi pour aller au travail, souvent, j'emprunte le vélo. Je vois les camions sortir directement du site et je longe la piste cyclable, je suis le camion et je vois, en fait, c'est un petit peu comme le Petit Poucet, on peut vraiment suivre jusqu'où ils vont aller. Donc là, à cet endroit précis où j'ai pris la photo, on est à un kilomètre de la sortie du site et c'est quand même une quantité non négligeable, je peux vous le garantir.

Prunelle Thibault-Bédard

Puis, à votre connaissance, est-ce que ces situations-là ont fait l'objet de signalement soit à la compagnie elle-même ou à la Municipalité?

Maxime Dumontier

Je n'ai pas nécessairement encore fait les signalements, donc, mais je vous le fais maintenant, officiellement.

Prunelle Thibault-Bédard

On compte ceci comme étant un signalement.

Maxime Dumontier

Mais en fait, dans l'étude d'impact au niveau fédéral, je l'ai signalé à la compagnie. Donc ça, ça fait peut-être six mois, probablement.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Je vous amène sur un autre sujet, celui des suivis. Donc dans vos recommandations là, vous aviez la section advenant que le projet soit autorisé, puis vous aviez quelques recommandations qui touchaient un peu plus particulièrement les suivis. Dans le cadre de projets qui sont autorisés par décret, des projets auxquels s'applique la procédure dont on fait partie aujourd'hui, lorsqu'il y a des engagements de suivi par l'initiateur, ces suivis-là vont être rendus publics sur le site Web du ministère de l'Environnement, lorsqu'ils seront réalisés. La question que je vous pose, c'est est-ce que dans votre positionnement là à l'égard des suivis, est-ce que vous jugez que c'est une information qui n'est pas suffisamment disponible? Vous parlez là de l'implication citoyenne également en lien avec ces suivis-là. S'il vous plaît, me faire peut-être un petit commentaire là sur, est-ce que vous jugez que la manière dont les suivis sont diffusés présentement n'est pas suffisante et pourquoi?

Maxime Dumontier

Bien en fait, je suis présentement sur un comité qui est le comité P-84 de Rio Tinto. La compagnie Rio Tinto dispose de résidus dans un site et je fais partie d'un groupe de citoyens qui surveille un peu donc, les présentations de Rio Tinto et le contact avec les citoyens et la compagnie et bien, je crois que dans un cas comme ça, bien ça pourrait être utile juste pour faire part à la compagnie de façon directe des manquements ou autres choses qui pourrait avoir lieu si jamais le projet allait de l'avant.

Prunelle Thibault-Bédard

Parfait. Je vous remercie beaucoup.

Maxime Dumontier

Merci.

Prunelle Thibault-Bédard

Nous allons prendre une pause d'une quinzaine de minutes. Durant la pause ou en tout temps, dans le futur, après la séance, je vous invite à remplir notre court questionnaire pour nous faire part de votre expérience avec le BAPE jusqu'à maintenant. Le formulaire est disponible en version papier. On a également un code QR que vous voyez à l'écran ou qui est disponible à la table d'accueil. Pour les gens à distance, vous allez le trouver sur notre site Web, sur la page du mandat de la commission ainsi que dans la section Questions & réponses de la webdiffusion. Veuillez noter que c'est un sondage qui est anonyme. J'invite également les personnes dans la salle qui ne sont pas inscrites à l'avance, mais qui souhaitent s'exprimer de façon spontanée ce soir, vous pouvez aller vous inscrire à la table d'accueil pour le faire ou encore, bien sûr, vous inscrire à distance. Alors, j'ai dit une quinzaine minutes, il est 20 h 23. Ça nous mènerait à 20 h 38. C'est pas un chiffre rond, c'est un peu... On va faire 20 h 40. C'est plus facile de s'en rappeler. OK. Donc, on reprend à 20 h 40, s'il vous plaît.

Pause

Hélène Reeves, pour Vigie Citoyenne Port de Contrecœur (DM20)

Prunelle Thibault-Bédard

Nous allons reprendre dans quelques instants. Je vous invite à regagner vos places, s'il vous plaît. Pendant que tout le monde s'installe, à la régie, si on peut présenter, s'il vous plaît, la présentation de madame Reeves. Parfait. Alors madame Reeves, lorsque vous êtes prête, on vous écoute.

Hélène Reeves

Pour changer, je le dirai carrément, page 2, etc., en prenant pour acquis que c'était la page 1. Donc, bonsoir madame la présidente. Alors mon nom est Hélène Reeves et je vais vous présenter le mémoire de Vigie Citoyenne Port de Contrecœur qui a été signé par 67 citoyens. Nous sommes un regroupement de citoyens des villes de Sorel-Tracy, Contrecœur, Verchères et de toute la Montérégie.

Débutons d'abord par les préoccupations des citoyens à la page 2. Donc la première, c'est la pollution de l'air et les impacts importants sur la santé humaine. L'ajout d'activités portuaires à Sorel-Tracy, de navires transportant du vrac, dont des engrais et des sels déglacant, entraînerait des poussières qui affecteraient la qualité de l'air. Lors du transbordement et de l'entreposage du vrac, les mesures semblent insuffisantes puisqu'on prévoit utiliser des pelles mécaniques pour vider le navire et seulement recouvrir le convoyeur de bâches. Il faudrait plutôt un système par aspiration sous-vide jusqu'à des entrepôts complètement fermés pour éviter la dispersion à cause des forts vents du fleuve. À cela s'ajouteraient les GES et les émissions polluantes de la machinerie, des navires à quai qui brûlent du mazout 24 heures sur 24, que ce soit pour leur moteur ou leur génératrice, des multiples camions et trains.

L'Agence d'évaluation d'impact du Canada a écrit que le projet serait susceptible d'entraîner des effets résiduels négatifs et des effets cumulatifs sur la santé humaine, physique et

psychologique, en raison de l'altération de la qualité de l'air et de l'environnement sonore. La modélisation de QSL prévoit déjà des dépassements des normes fédérales et provinciales pour le SO₂, le NO₂, les particules en suspension totales et fines et le carbone noir. Les particules fines peuvent pénétrer dans les poumons et le sang, entraînant des problèmes de santé graves comme des maladies respiratoires chroniques et l'aggravation de l'asthme. Il est également reconnu que la pollution atmosphérique est liée à de nombreux problèmes de santé psychologique, comme la démence, la dépression, l'anxiété et le stress. Les citoyens de Sorel-Tracy subissent déjà des dépassements des normes avec les activités des ports actuels. Un avis de la santé publique de 2024 sur l'air ambiant à Sorel-Tracy indique des concentrations moyennes au-delà des critères provinciaux pour l'arsenic, le plomb, le baryum, le cadmium, le manganèse et le zinc. L'avis conclut que la population présente un état de santé respiratoire plus défavorable que le reste du Québec. De plus, le port serait situé à côté de nombreuses populations sensibles, comme des résidences pour aînés, CPE, écoles secondaires, parcs publics et les colonies des Grèves.

Page 3; impacts des bruits et de la circulation. Les citoyens subiraient les multiples bruits de la machinerie, du camionnage, des voitures, des navires à quai avec les bruits de moteurs ou de génératrices 24 heures sur 24. L'AEIC mentionne ceci : le projet s'intégrerait dans un secteur où l'environnement sonore est déjà affecté par la circulation routière, la présence de navires au quai de Kildair et le bruit généré par les industries voisines. De plus, les relevés sonores réalisés par QSL ont démontré que les bruits pourraient dépasser les limites des critères provinciaux et il semble que les nouvelles activités de remplissage de camions double citerne au quai de Kildair n'aient pas été considérées au niveau des impacts du bruit et de la circulation, pas plus que tous ceux générés par la zone industrialo-portuaire en face, ce qui nous inquiète beaucoup.

Page 4; impacts de la structure du quai flottant de QSL sur les citoyens et le fleuve. La pollution lumineuse est déjà très présente à cause du port de pétroliers de Kildair. Le quai flottant de QSL, lui, s'avancerait jusqu'à 150 mètres dans le fleuve et ses vives lumières seraient visibles pour tous les riverains. Les mesures de compensation prévues semblent minimales et le promoteur ne peut contrôler les lumières des navires qui accostent. Ce quai flottant serait une protubérance métallique industrielle qui ne présente aucune intégration harmonieuse avec le paysage du fleuve d'une grande beauté. Le patrimoine culturel du Saint-Laurent doit être protégé et mis en valeur, car ses composantes sont rares et fragiles.

Page 5; impacts cumulatifs pour les citoyens de Sorel-Tracy. Sorel-Tracy a déjà quatre installations portuaires privées qui ont des impacts très importants en termes de pollution atmosphérique, de bruit, de trafic routier et ferroviaire. L'avis de la santé publique de 2024 le démontre, et nous demandons d'abord le respect des normes législatives pour ces ports avant l'ajout d'un autre port. Nous sommes inquiets, car certaines données semblent absentes dans les évaluations de QSL. Par exemple, dans un tableau sur les concentrations ambiantes à l'intérieur de 100 kilomètres, les ports actuels et futurs de Contrecoeur ne sont pas présents, ni celui de Montréal. Pourtant, ces données sont dans le sommaire des GES et des polluants atmosphériques disponibles de l'APM.

Les impacts de la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy ne semblent pas avoir été évalués non plus alors qu'on peut déjà constater une déforestation de plusieurs centaines d'arbres, réduisant ainsi la qualité de l'air. Les nouvelles usines comme TDF et Machinex, qui recevra

4 milliards de contenants à recycler par année, auront des activités industrielles et de camionnage à évaluer pour les citoyens. De plus, les riverains et le fleuve souffrent de l'érosion des berges causée majoritairement par le batillage des navires commerciaux, selon un rapport exhaustif du Comité permanent des transports de la Chambre des communes. Donc, augmenter le nombre de navires aggraverait l'érosion pour les résidents de Sorel-Tracy, pour les îles de Sorel et pour le lac Saint-Pierre.

Page 6; les impacts cumulatifs pour les citoyens de Contrecoeur. Les résidents de Contrecoeur seraient pris en étau entre deux nouveaux projets de port avec des impacts majeurs sur la qualité de l'air, la pollution par le bruit, l'ajout de GES et d'émissions polluantes. Le futur port de Contrecoeur raserait 13 000 arbres, détruirait des écosystèmes centenaires, ajouterait 1 200 camions par jour et de 8 à 9 trains par semaine, d'où la nécessité d'étudier les effets cumulatifs du port de QSL à celui de Contrecoeur. Déjà en mai et juin 2026, les capteurs du port indiquaient des dépassements des particules moyennes au-delà des normes provinciales et fédérales. Les citoyens de Contrecoeur seront privés de pistes cyclables sécuritaires, qu'ils veuillent se rendre à Sorel-Tracy ou à Verchères, car ils devront traverser des zones portuaires achalandées par de lourds camions. Une évaluation régionale des nombreux ports en opération et futurs à Contrecoeur et Sorel-Tracy est nécessaire afin d'avoir un portrait clair des impacts cumulatifs sur les citoyens et les écosystèmes du fleuve. Les villes de Contrecoeur et de Verchères ont déjà adopté des résolutions demandant au ministère de l'Environnement d'avoir des évaluations indépendantes sur la qualité de l'air et la santé des citoyens.

Page 7; impacts environnementaux sur les écosystèmes du fleuve. Les scientifiques et les citoyens ont exprimé leurs inquiétudes sur les impacts du projet de QSL sur le fleuve, ses écosystèmes et toutes les espèces aquatiques. L'ajout d'un port pour des navires de vrac transportant des sels déglacant et des engrais qui pourraient tomber quotidiennement dans le fleuve et affecter la qualité de l'eau devrait être évalué indépendamment. Les sels de voiries, s'ils sont dispersés dans le fleuve, peuvent augmenter la salinité de l'eau au-delà des seuils de toxicité. Les engrais apportent des quantités massives d'azote et de phosphore qui causent les marées vertes et des algues toxiques qui peuvent stimuler la prolifération incontrôlée de cyanobactéries provoquant des asphyxies massives de poissons. Ce port aurait aussi des impacts sur le chevalier cuirré, espèce en péril unique au Québec. Les scientifiques contestent l'efficacité des mesures de compensation prévues, autant au port de Sorel-Tracy qu'à Contrecoeur.

Page 8; comment ce projet pourrait être amélioré? Nous souhaitons que la conception du quai flottant soit revue, nous souhaitons prévoir des transbordements de vrac sous-vide et des entreposages fermés, de réaliser une évaluation des impacts cumulatifs de tous les ports actuels et futurs de Sorel-Tracy avant l'ajout d'un autre port, d'installer et de surveiller de manière indépendante, avec des capteurs de bruit, de poussières et dans l'eau, tous les ports et la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy, de respecter les normes et critères légaux, fédéraux et provinciaux, de créer des comités de citoyens avec un réel pouvoir. Et finalement, pourquoi, selon nous, ce projet ne devrait pas être autorisé?

Page 9; justification insuffisante du projet face aux inconvénients pour les citoyens. Construire un quai au coût de 35 millions avec 21 millions de subventions pour une entreprise privée nous semble peu justifié puisque le quai fonctionnerait seulement 70 % de l'année pour accueillir

35 navires, dont 10 proviendraient déjà du quai actuel de QSL. Les sels de voirie et les engrais seraient un marché en décroissance si on se fie aux recommandations de diminution de leurs usages par les ministères de l'Environnement, du provincial et du fédéral. Réduire considérablement le temps d'attente des navires qui attendent au large par manque de disponibilité au port actuel de QSL ne nous semble pas une justification suffisante face aux nombreux impacts négatifs pour les citoyens, le fleuve, la biodiversité et la lutte aux changements climatiques.

Enfin, finalement, page 10; application de l'article 20 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*. L'article 20 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* est clair : nul ne peut rejeter un contaminant dans l'environnement au-delà de la quantité déterminée conformément à la présente loi. La même prohibition s'applique au rejet de tout contaminant susceptible de porter atteinte à la vie, à la santé, à la sécurité, au bien-être ou au confort de l'être humain, de causer du dommage ou de porter autrement préjudice à la qualité de l'environnement, aux écosystèmes, aux espèces vivantes et aux biens. Dans l'arrêt *Procureur général du Québec contre IMTT-Québec*, la Cour d'appel a souligné que l'article 20 de la LQE s'applique à tous les terrains portuaires et que tous les citoyens du Québec ont droit à un environnement exempt de contaminants. L'article 20 de la LQE s'applique à tous les citoyens du Québec, peu importe leur degré d'éducation ou leurs conditions de vie. Son application se base sur des faits qui sont les dépassements des normes et limites indiquées dans la LQE. Or, la modélisation de QSL indique déjà des dépassements pour le SO₂, le NO₂, les particules en suspension totales et fines et le carbone noir.

Par conséquent, nous demandons respectueusement à la commission du BAPE d'appliquer les normes de l'article 20 de la LQE et de ne pas autoriser ce projet de QSL qui ne rencontre pas ces normes. Merci.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup, madame Reeves. Quelques questions pour vous. Je vous avise d'avance, ce ne sont pas des questions faciles, alors...

Hélène Reeves

Allez-y!

Prunelle Thibault-Bédard

Donnez-moi ce que vous êtes capable de me donner et on va l'accueillir. Vous avez parlé un peu vers la fin de votre présentation qu'à votre avis, la justification du projet était insuffisante. Vous avez évoqué la réduction du délai d'attente en comparaison avec les impacts anticipés. Quelle autre information vous aurait paru suffisante? Donc, quelle justification, selon vous, pour un projet similaire à celui de QSL, suffirait à nous convaincre de sa justification, eu égard, justement, à ses impacts? Est-il qu'il y aurait moyen de faire un projet similaire avec une justification qui vous satisfasse? C'est hypothétique, mais je veux comprendre là où ça ne passe pas, à votre avis, la justification.

Hélène Reeves

Mais, ça ne passe pas pour plusieurs raisons. Je vous dirais que, je vais parler de mon expérience à moi. Ma famille habite ici depuis 100 ans. Donc, le fleuve, je le connais. J'y suis profondément attachée et il faut cesser de le traiter comme une autoroute. Alors là, c'est comme quelqu'un qui dit : ça va pas assez vite sur l'autoroute à mon goût. Et bien non. Ce n'est pas très grave que les navires attendent dans le fleuve, on les voit attendre dans le fleuve et ce n'est pas très grave parce que ça fait beaucoup moins de bruit que quand ils sont à quai, ça fait beaucoup moins d'émissions polluantes que quand ils sont à quai, ça affecte beaucoup moins les citoyens et ce projet-là, il vient défigurer le fleuve au niveau esthétique, il vient défigurer le fleuve au niveau de ses impacts sur les citoyens. Ce territoire-là n'était pas un territoire industriel. Il a été concédé à Hydro-Québec pour faire passer une ligne d'Hydro-Québec. Après ça, ça dégénère.

Après ça, quand Hydro-Québec ne veut plus de ce territoire-là, il est vendu à la Ville qui décide de faire quelque chose sans consulter les citoyens, sans consulter les citoyens qui sont à côté d'un territoire qui n'était pas un territoire industriel, pas du tout! Donc là, on fait fi du bien-être des citoyens, mais à un point grave, à un point grave où ça les rend malades, où là il y a quatre ports à Sorel-Tracy qui rendent les gens malades avec des dépassements. C'est illégal. On est en dépassement d'arsenic, de baryum, de cadmium, de manganèse, de zinc, c'est complètement illégal. Comment peut-on penser qu'on va ajouter un autre port qui va ajouter encore plus de polluants? Alors, il faut d'abord régler la question des polluants qui sont émis par les quatre ports actuels, et c'est impossible d'ajouter plus de polluants.

Et je trouve ça extrêmement grave d'avoir entendu ici quelqu'un du ministère de la Santé dire que les gens de Sorel-Tracy étaient peu éduqués, étaient, mangeaient pas bien, et trouver toutes sortes de prétextes. Il n'y a pas de prétexte. Est-ce que moi, je peux passer à travers un feu rouge en disant que la personne que je vais frapper, elle est peu éduquée et elle mange mal? Ça n'a aucun sens. Il y a ici dans la salle un éminent médecin qui habite dans le coin. Alors, il est pas peu éduqué, le docteur Marcil, et il a une maison qui vaut des centaines de milliers de dollars, comme tous les gens qui sont à côté de ce qu'on veut transformer en zone industrielle. Ça n'a pas de sens. Et ça n'a pas de sens non plus qu'on fasse ça sans, en silo. Comme on fait ça, QSL dit moi je fais, j'évalue mon petit bout et la zone industrialo-portuaire de l'autre côté est pas évaluée et là, Kildair « whoops » vient rajouter des camions-citernes et « whoops », c'est pas évalué. On peut pas faire ça là. Il faut évaluer tout pour les citoyens et la *Loi sur la qualité de l'environnement*, elle est très claire; c'est illégal. On ne peut pas faire ça.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Ma deuxième question, aussi un peu, j'ai hâte de vous entendre, vous avez parlé dans votre présentation de comité citoyen avec un réel pouvoir, vous évoquez aussi un comité de cohabitation dans le cadre de votre mémoire. Étant donné qu'il y a un certain nombre des impacts ou des inconvénients anticipés du projet qui sont liés au volet strictement maritime des activités, et que c'est quelque chose qui tombe sous la compétence fédérale, comment vous voyez la capacité d'agir ou le pouvoir d'un comité citoyen en lien avec ces activités de compétence fédérale là?

Hélène Reeves

Il y en a pas. Je vais être très claire, il y en a pas. En ce moment, on a un grave problème avec le port de Contrecoeur. L'Administration portuaire de Montréal refuse de respecter les règlements de la Ville de Contrecoeur, refuse de respecter la *Loi sur la qualité de l'environnement*. Il y a des terrains contaminés qui sont identifiés comme étant contaminés qui sont les terrains du futur site du port de Contrecoeur. Moi, je suis allée jusque devant le Comité permanent des transports pour leur faire part de cette situation-là et le Comité permanent des transports a adopté à l'unanimité une résolution demandant au port de respecter les règlements de la Ville de Contrecoeur et de respecter la *Loi sur la qualité de l'environnement* et donc, de faire un plan de réhabilitation qui était débuté et qui devait être terminé. Et c'est grave parce que là, il y a des contaminants qui pourraient se retrouver dans le fleuve et contaminer la station d'eau potable qui est à 5 km de là. Et le port refuse toujours de faire ça et refuse de faire ça en disant, en invoquant, vous allez aimer ça puisque vous êtes juriste, en invoquant l'exclusivité fédérale.

Donc, il invoque le fait qu'il est une société fédérale sur des terrains fédéraux. Mais, la Cour suprême a été très claire dans l'arrêt *Procureur général de la Colombie-Britannique contre Lafarge* et a dit : je rejette l'argument de l'exclusivité fédérale sur des terrains portuaires. Sur des terrains portuaires, les lois provinciales et fédérales s'appliquent jusqu'à preuve du contraire. Il y aura une prépondérance fédérale s'il y a un conflit d'application, mais, jusqu'à preuve du contraire, les deux s'appliquent. Et la Cour suprême a aussi été claire qu'en matière d'environnement, là, il fallait faire un fédéralisme coopératif et que, comme ces lois-là sont faites pour protéger l'environnement et pour protéger les citoyens, ce qu'il faut faire, c'est respecter chaque palier de gouvernement. Il y a pas de chance à prendre. Donc, voilà.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Je vois que vous êtes à l'aise avec des principes de droit constitutionnel, ce qui n'est pas donné à tous, alors vous avez mon admiration.

Hélène Reeves

Non, mais je vais vous expliquer un peu, c'est que je suis diplômée en droit de l'Université de Montréal.

Prunelle Thibault-Bédard

Ah bien voilà, ça explique!

Hélène Reeves

Et j'ai participé à la rédaction d'un livre qui s'appelle Droit constitutionnel qui était fait par les professeurs François Chevrete et Herbert Marx.

Prunelle Thibault-Bédard

Tout s'explique alors. Merci beaucoup, madame Reeves, pour votre participation.

Hélène Reeves

Merci.

Julie St-Louis, pour la Coalition Eau Nature Air Purs Pierre-De Saurel (DM11)

Prunelle Thibault-Bédard

Nous allons poursuivre avec la Coalition Eau Nature Air Purs, représentée par madame Julie St-Louis.

Julie St-Louis

Bonsoir.

Prunelle Thibault-Bédard

Bonsoir, madame St-Louis.

Julie St-Louis

Alors, ce soir, je suis ici à titre de représentante de la coalition, comme vous l'avez dit, Coalition Eau Nature Air Purs Pierre-De Saurel. Alors, la Coalition Eau Nature Air Purs est notamment préoccupée par les impacts liés aux opérations de manipulation du vrac aux installations de QSL dans le parc industrialo-portuaire de Sorel-Tracy et souhaite qu'elle soit sécuritaire et respecte la qualité de l'environnement. C'est dans cet esprit que nous soumettons le présent mémoire au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Dans ce mémoire, ce qui nous préoccupe particulièrement, ce sont les émissions de poussières dans l'air et les pertes de matériel sur le parcours du vrac entre les navires et l'entrepôt, qui pourraient avoir des incidences sur la qualité de l'air et de l'eau. Le déchargement et le convoyage jusqu'aux bâtiments d'entreposage sont, à cet égard, des étapes critiques. Nous identifions deux moments de ces opérations qui, à notre avis, présentent des risques importants pour la qualité de l'environnement terrestre et fluvial et demandent des mesures à la hauteur des inconvénients, soit le déchargement et le convoyage.

Tout d'abord, les risques associés au déchargement. Le déchargement de matériaux en vrac des navires, les sels de déglacage, les engrais, par exemple, exigent, selon les meilleures pratiques mentionnées au cours des audiences, l'usage d'un système de vis sans fin tubulaire afin d'éviter les pertes inhérentes au déchargement par grue dans un milieu soumis à des vents importants. Ce type d'équipement est à même, dans les conditions atmosphériques difficilement contrôlables, d'éviter les pertes lors de déchargements par grues. Nous ne croyons donc pas que l'utilisation de bâches ou autres mécanismes de contrôle des poussières soit efficace pour récupérer de telles pertes. Le contrôle de toutes les sources de pollution atmosphérique et de contamination des eaux fluviales exige des moyens qui ont fait leurs preuves, comme les vis sans fin tubulaires. Dans la mesure où l'entretien de tels équipements est correctement assuré, ils permettent d'éviter la dispersion des poussières dans la manipulation de vrac volatiles comme les engrais ou le sel de déglacage. À la suite des séances d'information, nous estimons que le promoteur sous-évalue également les risques reliés à cette étape. Nous sommes

d'ailleurs inquiets qu'aucune procédure indépendante de surveillance ne soit prévue pour rassurer le voisinage des installations à cet effet.

Deuxièmement, le convoyage du matériel en vrac. Il est prévu que le convoyage du matériel en vrac entre la trémie et le bâtiment d'entreposage s'effectue par un convoyeur fermé. Il nous paraît essentiel que des moyens soient pris pour contrôler strictement les poussières et toute perte de matériel. Au-delà de ce contrôle initial, nous sommes préoccupés par les risques majeurs de pollution au moment de l'entretien dudit convoyeur. Le projet qui nous a été présenté est étrangement silencieux sur l'opération critique du contrôle des pertes. De telles mesures sont d'autant plus importantes que le convoyage s'effectue dans une partie très sensible au-dessus du fleuve. Nous demandons que les opérations d'entretien soient supervisées par des observateurs indépendants pour garantir la conformité de l'opération. Nous terminons ce mémoire en rappelant que tout ce qui va s'échapper du processus va nécessairement se ramasser sur le quai et risque très fortement de se retrouver dans le fleuve. Moi, je suis enseignante dans la vie.

Pour conclure, je finis avec un petit lien. Actuellement, le projet qui nous est présenté n'a pas la note de passage. Il a la note, selon moi, de E. On a choisi ce soir de préciser notre mémoire sur des points plus précis, mais nos inquiétudes sont pour l'ensemble de tout ce qui a été discuté ce soir. Et donc, ce projet n'a pas la note de passage. S'il devait être autorisé, il doit absolument avoir la note de A+. C'est-à-dire d'utiliser les meilleures technologies possibles qui existent déjà, mais qu'ici, on n'a pas fait le choix d'utiliser, et tout ça afin de réduire les impacts sur l'environnement et sur les citoyens. Il ne faut pas oublier les citoyens qui habitent dans le secteur. Merci.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci à vous. Quelques questions. Vous avez concentré votre mémoire notamment sur la question des opérations de déchargement de convois. Vous en avez fait état dans votre présentation. Qu'est-ce qui explique votre préoccupation particulière à ce sujet? Est-ce que votre organisme a des expériences concrètes ou des connaissances d'exemples où ce type d'installation a occasionné des pertes qui viendraient justifier votre inquiétude plus marquée à ce sujet-là?

Julie St-Louis

Si je ne m'abuse, le système actuel qui est proposé dans le projet, c'est similaire à celui de Richardson à Sorel-Tracy, et ça fonctionne pas à Sorel-Tracy, donc il y a plein de poussière au centre-ville. Donc voilà! C'est la même chose qui est proposé, donc on sait que ça fonctionne pas, donc il faut aller vers des solutions qui existent. On a fait des recherches, toutes simples, et il y a des spécialistes qui recommandent... qui disent que des projets comme ça, ça doit se faire absolument avec le système que nous avons proposé, là; le vis sans fin tubulaire.

Prunelle Thibault-Bédard

J'allais justement vous demander cette recommandation-là de la vis tubulaire sans fin, est-ce qu'elle était basée sur une information particulière? Donc, vous m'avez devancé là, j'en comprends que c'est quelque chose qui a été mentionné lors de la première partie de l'audience, mais si je comprends bien, vos démarches vous ont aussi mené vers cette solution?

Julie St-Louis

Oui, c'est ça. Nos recherches. J'ai pas le nom du spécialiste... on pourrait le retrouver peut-être, un spécialiste qui parlait de ce type de projets et qui faisait ses recommandations pour que les projets soient justement des projets avec des notes de A+. Et le spécialiste parlait de ce type d'installation-là, de vis sans fin, donc où on évite de... que tu répands les poussières des matériaux transbordés.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Un autre élément que vous avez mentionné à la fois dans votre mémoire, dans votre présentation, vous parliez... vous vous dites inquiets qu'aucune procédure indépendante de surveillance ne soit prévue pour rassurer le voisinage des installations à cet effet. Quel type de procédure serait rassurante?

Julie St-Louis

Tout d'abord, que ce soit quelqu'un d'indépendant, une compagnie indépendante qui fasse les mesures justement des poussières ou du bruit et de tout. C'est sûr que si tu me demandes : est-ce que toi tu fais du bruit? Bien non, je fais pas de bruit moi. C'est ça. Donc, on pense que c'est très important que ce soit quelqu'un d'indépendant, un organisme indépendant qui fasse les mesures et que les citoyens... La question... Attends...

Prunelle Thibault-Bédard

Oui. C'est que étant donné que vous mentionnez l'absence d'une procédure indépendante de surveillance pour rassurer, je voulais savoir quels seraient les paramètres...

Julie St-Louis

C'est la confiance, en fait. La confiance, si on se fait dire que s'il y a pas de dépassement ou qu'il y en a, bien, c'est d'avoir confiance. Puis, c'est difficile d'avoir confiance quand on s'autoévalue, là. Est-ce que moi, est-ce ma compagnie dépasse, c'est une question de confiance, je pense, que ce soit une compagnie indépendante qui fasse ces évaluations.

Prunelle Thibault-Bédard

Bien souvent, ce type d'évaluation n'est pas fait par l'entreprise elle-même qui exploite l'installation, mais par des firmes spécialisées. Est-ce que c'est le lien entre la compagnie et la firme, à ce moment-là, qui vous semble pas suffisamment rassurant? Qu'est-ce qui ferait que la personne qui réalise ces études-là serait indépendante? Qu'elle ne soit pas payée par l'initiateur?

Julie St-Louis

Peut-être que ça assurerait une certaine liberté de divulguer des résultats réels. Mais tu sais, je pense, je fais un petit clin d'œil avec des résultats qui ont été donnés pendant les séances d'information, puis c'est drôle, mais on a fait nos recherches puis on n'avait pas les mêmes résultats, donc c'est là, la confiance, on a besoin d'avoir confiance.

Prunelle Thibault-Bédard

Je vous remercie beaucoup.

Julie St-Louis

Parfait. Merci.

Prunelle Thibault-Bédard

Bonne soirée.

Patrick Péloquin, pour la Ville de Sorel-Tracy (DM9)

Prunelle Thibault-Bédard

Nous allons passer à la dernière présentation pour ce soir, celle de la Ville de Sorel-Tracy. Monsieur Patrick Péloquin, s'il vous plaît.

Patrick Péloquin

Bonsoir.

Prunelle Thibault-Bédard

Bonsoir.

Patrick Péloquin

Donc, je vais débiter par un portrait de la ville de Sorel-Tracy, rapidement. Donc, située au confluent du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, Sorel-Tracy compte quelque 36 000 habitants sur un territoire de 56 km². Sa position stratégique, au cœur d'un important carrefour maritime, routier et ferroviaire, en fait la capitale économique, industrielle et culturelle de la MRC de Pierre-De Saurel. C'est une ville à la fois riveraine, manufacturière, tournée vers l'innovation, et elle se distingue par la richesse de son patrimoine, la vitalité de ses institutions et le rôle structurant qu'elle exerce dans le développement régional. Donc, la ville actuelle a été constituée en 2000, à la suite de la fusion volontaire approuvée par référendum des villes de Sorel et de Tracy. Cette union rassemble deux territoires étroitement liés par leur histoire, leur économie, leur rapport au fleuve et consolide le rôle de Sorel-Tracy comme pôle régional d'importance.

Donc, la Ville de Sorel-Tracy souhaite faire connaître à la commission d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement sa position favorable au projet de construction et d'exploitation du nouveau terminal portuaire qui est proposé par QSL dans la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy, secteur Saint-Laurent. Cet appui repose sur une analyse qui dépasse largement les seules retombées économiques directes associées au projet. Donc, pour la Ville, le terminal portuaire ne constitue pas un projet qui est isolé. Il représente plutôt une infrastructure stratégique s'inscrivant dans une vision de développement du territoire élaborée depuis plus d'une décennie en collaboration avec les acteurs économiques, institutionnels et communautaires de la région. Le projet doit être pris, doit être compris plutôt, dans son contexte

global. Il s'est inscrit dans la reconversion d'un ancien quartier industriel, dans une démarche de développement fondée sur le principe de l'économie circulaire et de la symbiose industrielle, ainsi que dans le déploiement progressif de la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy, secteur Saint-Laurent, qui est reconnue par le gouvernement du Québec.

La Ville a bien pris connaissance des préoccupations environnementales exprimées par certains intervenants. Elle reconnaît l'importance des enjeux liés à la qualité de l'air, au milieu aquatique, à la biodiversité et à la qualité de vie des citoyens. Donc, son appui, en fait notre appui au projet, s'accompagne donc d'une exigence qui est claire, c'est le développement économique doit se réaliser dans le respect des normes environnementales les plus élevées. Donc, la position de la Ville repose sur cinq fondements, qui est décrit dans notre mémoire, soit la stratégie territoriale, la concertation régionale, la symbiose industrielle, la compétitivité du Québec pour la zone industrialo-portuaire Sorel-Tracy, secteur Saint-Laurent, et la responsabilité environnementale de la Ville.

Donc, premièrement, le projet QSL, c'est une infrastructure au service d'une stratégie territoriale. Alors, l'appui de la Ville de Sorel-Tracy au projet de terminal portuaire QSL repose sur une vision de développement du territoire qui est élaborée depuis plus d'une décennie. Alors, pour la Ville, le projet ne doit pas être évalué comme un simple quai destiné à la manutention de marchandises. Il constitue plutôt une infrastructure structurante qui s'inscrit dans une démarche de reconversion industrielle.

Cette réflexion, elle est née dans un contexte économique particulier. Pendant plusieurs décennies, Sorel-Tracy a vécu des conséquences négatives des transformations majeures de son économie, notamment avec les fermetures du chantier naval de Marine Industries en 1991, de Soreltex en 1994, des Aciers Atlas en 1997, de Tioxide en 2000, de la centrale thermique de Tracy en 2011, d'Alstom Sorel-Tracy en 2021, de Fabspec et de l'Usine des poudres métalliques en 2025. Ces événements ont laissé d'importantes superficies industrielles sous-utilisées au moment où Sorel-Tracy cherchait à redéfinir son modèle de développement économique.

Parallèlement, les indicateurs économiques démontraient l'importance d'agir. Alors, selon les données de l'Institut de la statistique du Québec, l'indice de vitalité économique de Sorel-Tracy est demeuré en territoires négatifs pendant plusieurs années, reflétant les défis persistants liés à la démographie, au revenu médian et à la participation au marché du travail. L'indice demeure inférieur à la moyenne québécoise, qui confirme la nécessité de poursuivre les efforts visant à attirer de nouveaux investissements privés, favoriser la création d'emplois de qualité et renforcer l'attractivité du territoire. Donc, c'est dans ce contexte qu'est née la vision qui anime aujourd'hui le développement de la zone industrialo-portuaire.

Deuxième point, c'est la reconversion industrielle qui est née d'une concertation régionale. Le projet de QSL, il trouve son origine dans une démarche collective amorcée bien avant le dépôt du projet devant les autorités environnementales. En fait, avant 2014, le secteur d'aujourd'hui associé à l'espace industriel Joseph-Simard était déjà un pôle économique établi à Sorel-Tracy. Développé progressivement au fil des décennies, il accueillait notamment des entreprises manufacturières et industrielles profitant de la proximité de l'autoroute 30, du réseau ferroviaire et du fleuve. Toutefois, le secteur demeurait caractérisé par d'importantes superficies disponibles et un potentiel de développement encore largement inexploité. Un événement

déterminant survient en 2011 avec l'arrêt définitif des activités de la centrale thermique de Tracy construite en 1962-1963 par Hydro-Québec.

Initialement, plusieurs infrastructures devaient être totalement démantelées; les imposantes prises d'eau aménagées dans le fleuve Saint-Laurent, les fondations massives de béton et différents ouvrages industriels devaient être retirés du site. Mais en partenariat avec Hydro-Québec, la Ville a toutefois défendu une approche différente, privilégiant plutôt la reconversion plutôt que le démantèlement complet. En effet, depuis 2016, les acteurs économiques, municipaux et institutionnels de la région ont entrepris des travaux visant à définir une nouvelle vocation pour les terrains stratégiques situés entre le fleuve Saint-Laurent, la rivière Richelieu, la voie ferrée du CN et l'autoroute 30.

Donc, cette réflexion-là a mené à l'élaboration du concept futur de la ZIP Saint-Laurent. À partir de 2015, le démantèlement de la centrale est entrepris, l'acier récupérable est recyclé et refondu, tandis que le béton est concassé et valorisé localement, surtout les immenses caissons de béton qui constituaient les fondations de la centrale sont conservés. Ces anciennes cellules servent de base à la création d'une gigantesque dalle de béton armé destinée à accueillir les nouvelles activités industrielles, tandis qu'Hydro-Québec procède à la décontamination du site. Cette décision a permis d'éviter l'excavation et la disposition de milliers de tonnes de matériaux, tout en réduisant les impacts sur le milieu naturel.

Donc, l'acquisition par la Ville de 650 000 m² de terrain d'Hydro-Québec en décembre 2018 constitue une étape charnière dans la concrétisation de cette vision. Donc, le projet de QSL s'inscrit directement dans cette logique. Il ne crée pas une nouvelle vocation industrielle, il contribue plutôt à compléter la reconversion d'un territoire déjà consacré depuis plus de 60 ans aux activités énergétiques, industrielles et logistiques. Troisième point, c'est une infrastructure essentielle à la symbiose industrielle. Donc, ça repose sur la volonté de développer un véritable écosystème de symbioses industrielles. Donc, cette orientation-là découle pas du projet de QSL, mais elle précède le projet de QSL.

À la fin des années 90, l'idée émerge à Sorel-Tracy de développer un pôle d'écologie industrielle et c'est dans ce contexte que naît, en 1999, le Centre de transfert technologique en écologie industrielle, le CTTEI. Ce laboratoire de recherche scientifique appliquée lié au Cégep de Sorel-Tracy a pour mandat de mettre en valeur les résidus industriels et de développer des procédés propres vers l'économie circulaire. En d'autres mots, les résidus industriels d'une entreprise deviennent ainsi les matières premières d'une autre. C'est ce qui va amener en 2012 la création de la première Technopole en écologie industrielle, une appellation qui témoigne du potentiel et de la grande volonté des acteurs régionaux à faire du territoire de Sorel-Tracy un grand laboratoire d'application des principes de l'économie circulaire et, plus largement, du développement durable. Donc, cette vision s'est progressivement matérialisée. Néanmoins, l'annonce de la construction prochaine d'un quai flottant, là où se dressait l'ancienne centrale thermique, sert de catalyseur au redéveloppement de cette zone industrielle.

Donc, en effet, l'implantation de Machinex dans la ZIP Saint-Laurent vient concrétiser cette vision. Cette entreprise nouvelle établie à Sorel-Tracy reçoit les contenants consignés en plastique et en aluminium de tout le Québec. Puis en 2025, TDF Canada annonce un investissement de 190 millions de dollars dans la ZIP Saint Laurent pour la construction d'une usine de textile non tissé qui intègre justement du plastique recyclé dans son procédé, ce qui

constitue ainsi une possibilité de synergie et de maillage industriel avec Machinex. Donc, un réseau industriel qui est fondé sur la circularité des matières ne peut fonctionner efficacement sans des infrastructures logistiques performantes. Le transport maritime constitue un maillon essentiel de cette chaîne de valeur puisqu'il permet l'approvisionnement en matières premières et l'expédition de produits transformés tout en réduisant la dépendance au transport routier. Pour la Ville de Sorel-Tracy, bien le quai flottant constitue donc un levier nécessaire au développement des synergies industrielles au cœur de notre stratégie économique régionale. Quatrième point, c'est la compétitivité du Québec. Il faut le regarder donc dans un contexte plus global que celui de la région de Sorel-Tracy.

Partout en Amérique du Nord, les administrations portuaires investissent massivement afin d'accroître leur compétitivité. Les ports de la côte est américaine, notamment New York, New Jersey, Savannah et Norfolk, ont annoncé au cours des dernières années des investissements se chiffrant en milliards de dollars afin d'augmenter leur capacité, approfondir leurs chenaux de navigation et renforcer leur infrastructure intermodale. Selon une analyse publiée dans *Les Affaires* en 2025, les ports américains de la côte est ont progressivement capté une part croissante des flux commerciaux destinés au Midwest américain au détriment de la voie maritime du Saint-Laurent. Le journal souligne que cette situation résulte notamment de décennies d'investissements soutenus dans des infrastructures portuaires américaines.

Dans ce contexte, le maintien et l'amélioration des infrastructures portuaires québécoises deviennent un enjeu stratégique. La compétitivité du Québec ne repose pas uniquement sur ses coûts de production ou la qualité de sa main-d'œuvre; elle repose aussi sur sa capacité à connecter efficacement ses entreprises aux chaînes logistiques mondiales. La ZIP Saint-Laurent représente à cet égard un actif d'une grande valeur stratégique – le territoire bénéficie d'un accès direct au fleuve Saint-Laurent, au réseau ferroviaire national du CN, l'autoroute 30. Cette combinaison crée une intermodalité qui est rare au Québec et constitue un avantage concurrentiel déterminant pour les entreprises qui souhaitent exporter ou importer des marchandises, et le projet de QSL permet précisément de renforcer cet avantage.

Donc, dans un contexte marqué par l'intensification de la concurrence entre les corridors logistiques nord-américains, la Ville considère que le Québec ne peut se permettre de négliger des infrastructures qui améliorent son accès aux marchés internationaux. Et cinquième point, c'est la responsabilité environnementale. La Ville considère que le développement économique doit être accompagné d'exigences environnementales élevées. Depuis plusieurs années, Sorel-Tracy multiplie les initiatives visant à protéger le milieu naturel, à développer son couvert forestier et à améliorer la qualité de son environnement. Le plan d'aménagement de la ZIP prévoit notamment la conservation de plus de 1,2 million de pieds carrés d'espaces boisés, dont plusieurs dans un secteur à valeur écologique élevée.

Par ailleurs, la qualité de l'air constitue une préoccupation importante pour la population et pour l'administration municipale. Le rapport final d'évaluation d'impact publié le 21 août 2026 par l'Agence d'évaluation d'impact du Canada identifie notamment des enjeux qui sont relatifs aux émissions atmosphériques, à la gestion des poussières et aux effets potentiels sur certaines composantes du milieu naturel. Le rapport conclut toutefois que ces enjeux peuvent être encadrés par des mesures d'atténuation, des programmes de suivi environnemental et des conditions réglementaires appropriées. Donc, la Ville est d'avis que ces exigences doivent être

respectées avec vigueur et que les mécanismes de suivi doivent demeurer transparents et accessibles à la population. Son appui au projet repose sur cette conviction. Le développement industriel est non seulement compatible avec la protection de l'environnement, mais il doit désormais s'appuyer sur elle pour assurer sa pérennité.

Donc, en conclusion, le projet de terminal portuaire de QSL représente bien davantage qu'un simple quai. Pour la Ville de Sorel-Tracy, il constitue une infrastructure stratégique qui s'inscrit dans une vision cohérente du développement du territoire élaborée depuis plus d'une décennie. D'abord, il contribue à la reconversion exemplaire d'un ancien territoire industriel issu d'une vaste concertation régionale. Ensuite, il soutient le développement d'un écosystème fondé sur la symbiose industrielle et l'économie circulaire. Le terminal participe également au déploiement de la ZIP Saint-Laurent, un projet structurant pour l'avenir économique de Sorel-Tracy et de la Montérégie. Enfin, il peut être réalisé dans le respect d'exigences environnementales élevées, à condition que les engagements pris en matière de qualité de l'air, de protection du fleuve et de suivi environnemental soient appliqués avec rigueur.

La Ville croit qu'il est possible de développer une économie forte, tout en protégeant l'environnement et la qualité de vie de ses citoyens. Alors, pour l'ensemble de ces raisons, la Ville de Sorel-Tracy appuie la réalisation du projet de terminal portuaire de QSL et demande au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de reconnaître le rôle structurant qu'il jouera dans l'avenir de la ZIP Saint-Laurent et dans le développement durable de la région.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Quelques questions.

Patrick Pélouquin

Oui.

Prunelle Thibault-Bédard

Vous venez tout juste de conclure en affirmant votre foi en la possibilité de concilier développement économique, protection de l'environnement et qualité de vie des citoyens. Pourtant, au cours des séances de la première partie, on a certains résidents du secteur Saint-Laurent, de la zone IP, la zone industrialo-portuaire, qui ont témoigné devant la commission de certains impacts qu'ils disent déjà subir en raison d'activités industrielles existantes, impacts au sujet desquels ils ont interpellé la Municipalité. Est-ce que vous, sans même s'avancer sur le projet dont il est question aujourd'hui, êtes-vous d'avis que, actuellement, la cohabitation dans la zone est satisfaisante?

Patrick Pélouquin

Évidemment, il y a du camionnage dans cette zone-là. Il y a des entreprises qui sont là depuis très longtemps également. Il y a Danis Construction, entre autres, qui est située près du chemin du Golf et sur le boulevard Marie-Victorin. Et il y avait d'autres entreprises. En fait, il y a plus de 38 entreprises dans le secteur qui sont situées à cet endroit-là et, évidemment, il y a du camionnage. Alors, la Ville, on est conscient de ça. En fait, on a fait déjà une évaluation pour réduire les impacts du camionnage parce qu'auparavant le camionnage passait sur le chemin

du Golf, et, là, on a évalué dans quelle mesure les impacts étaient moindres. On a changé le tracé du camionnage, au grand dam de l'entrepreneur de Danis Construction, par exemple, parce que ça lui coûtait à peu près 250 000 \$ annuel d'essence supplémentaire. Mais on lui a dit : bien, on veut réduire des impacts sur les citoyens. Alors, c'est sûr que ça dérangeait quand même des citoyens, bien, ça dérangeait moins de citoyens selon le tracé actuel. Et présentement, la Ville de Sorel-Tracy, on est en train de travailler pour justement qu'il y ait une rue qui circule à l'intérieur de cette zone industrialo-portuaire pour faire en sorte que le camionnage quitte la route Marie-Victorin et aille plutôt à l'intérieur, mais c'est quand même un long processus parce qu'il faut passer par-dessus la voie du CN et quand on implique le CN, ça implique des délais. Alors, nous, on est en discussion avec eux pour justement être capable de créer une zone qui va aller rejoindre la rue du Fabricant, qui est de l'autre côté du rail, pour faire en sorte que les camions ne circulent plus en zone résidentielle. Donc, ça, ça fait partie des mesures sur lesquelles nous on travaille parce qu'on veut réduire les nuisances sur la population.

Prunelle Thibault-Bédard

Est-ce que la seule voie de contournement possible, selon votre réflexion, c'est celle qui nécessiterait un autre passage à niveau? Est-ce qu'il y a d'autres options qui ont été envisagées?

Patrick Péloquin

Non, il y en a pas d'autres parce que le rail, en fait, l'avantage du rail pour les entreprises est un inconvénient pour le transport par camion. Donc, la route actuelle, c'est-à-dire route Marie-Victorin, rue Joseph-Simard, rue Industrielle, c'est celle qui a le moins d'impact sur le moins de gens possible. Donc... Mais on y travaille. On y travaille.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Vous nous avez parlé du camionnage, quelque chose sur quoi la Ville a une certaine emprise, une certaine marge de manœuvre. Il y a d'autres nuisances qui ont été rapportées par les citoyens et les citoyennes qui étaient attribuables aux activités maritimes. Et là, dont le bruit des navires notamment, qui est un élément qui nous a été mentionné. Sachant que la Municipalité n'est pas compétente sur la navigation, comment est-ce que vous percevez votre rôle, si vous êtes en mesure d'en jouer un, dans cette cohabitation-là entre vos citoyens, citoyennes et les activités maritimes?

Patrick Péloquin

Nous, c'est toujours sur la compétence des nuisances qu'on a effet. Il y a des exemples, on a nommé quelques exemples, ailleurs au centre-ville de Sorel-Tracy. Nous, on travaille avec les gouvernements dans ce sens-là. Alors nous, on est un... on sonne l'alarme quand il y a des problèmes, puis on travaille... main dans la main avec le ministère de l'Environnement et la santé publique.

D'ailleurs, le rapport qui a été produit en 2024 sur la qualité de l'air, la santé publique a émis ses dépassements, mais a dit en même temps qu'il y avait pas nécessairement un impact direct sur la qualité de vie des gens, sinon il serait intervenu. Donc, ça existait dans l'air. Puis, pour ce qui

est de la santé respiratoire des citoyens de Sorel-Tracy, ça, c'est le résultat des activités industrielles antérieures à 2000, des activités qui sont liées à QIT - Fer et Titane à l'époque, Rio Tinto aujourd'hui, puis grâce au CTTEI et à l'innovation, ça fait en sorte que il y a pas de nouveaux cas d'asthme. On est dans les mêmes moyennes que partout au Québec, mais c'est juste que les cas d'asthme qui sont survenus avant 2000, ben, ils sont encore là dans le bilan de santé des gens. Alors, nous, on agit donc avec nos partenaires gouvernementaux pour faire les chiens de garde quand il y a des activités comme ça, puis on sollicite les gouvernements en ce sens-là. Puis, au centre-ville, ça fonctionne, même si ça a pas encore empêché ça parce que ça prend la juridiction fédérale sur laquelle on travaille présentement, mais il y a des amendes qui ont été envoyées, puis maintenant tout est répertorié, tout est inventorié au niveau du ministère de l'Environnement et de la Santé publique dans les émissions qui sont là.

Mais une chose qui est sûre, c'est que Sorel-Tracy, c'est une ville portuaire. Toutes les entreprises majeures de Sorel-Tracy sont liées aux activités maritimes. Et d'ailleurs, ce qui a été la colonne vertébrale du développement industriel de Sorel-Tracy, ça a été la construction navale et... chose sur laquelle on travaille pour relancer notre chantier. Alors, c'est sûr qu'à Sorel-Tracy, l'activité portuaire, elle est normale et elle est souhaitée, parce que si on cesse l'activité portuaire à Sorel-Tracy, il n'y a plus de Sorel-Tracy. C'est la fermeture de toutes les grandes entreprises et ces grandes entreprises-là sont les donneurs d'ordres des autres entreprises et des PME qui sont en-dessous. Ça veut dire qu'il n'y a plus de Richardson, il n'y a plus de Forges de Sorel, il n'y a plus de GE Vernova, il n'y a plus de Rio Tinto Fer et Titane et, jusqu'à une certaine mesure, il n'y a plus d'ArcelorMittal non plus. Alors, l'activité portuaire, elle est extrêmement importante, donc elle est structurante pour l'économie de la région.

Mais, en même temps, la Municipalité, on agit et on reste vigilants parce qu'on veut une ville qui a un environnement sain et c'est pour ça qu'on prône le développement durable, c'est pour ça qu'on prône une implantation industrielle qui est liée à une symbiose industrielle et à l'économie circulaire parce que le premier principe, en fait, le premier impact qu'on va trouver sur la qualité de vie des gens, c'est surtout le camionnage. Et, là, présentement, les activités du quai de Saint-Joseph-de-Sorel sollicitent beaucoup plus de camionnage que si les navires arrivent au terminal qui est projeté dans le projet qui est là. Parce que ça, ça croise beaucoup plus de citoyens, les camions qui circulent et qui transitent entre l'entrepôt qui est sur l'ancienne centrale thermique et le quai de QSL, qui est à Saint-Joseph. Ça, ça crée beaucoup plus de nuisances qu'un bateau qui va aller sur le bord de l'eau à côté de l'entrepôt. Ça, c'est sûr.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci. Vous avez dit quelque chose qui a piqué ma curiosité. Vous avez dit : « travailler sur la juridiction fédérale ». Donc, est-ce que la Ville travaille à développer certains leviers d'action en allant directement auprès du fédéral? Est-ce que vous pouvez nous en dire plus, s'il vous plaît?

Patrick Péloquin

En fait, on travaille avec le gouvernement fédéral. Alors, on est en communication avec le bureau du lieutenant du Québec pour justement avoir une intervention à trois gouvernements sur les enjeux qu'on a au centre-ville de Sorel-Tracy. Et on travaille en partenariat avec l'entreprise aussi. Nous, on cherche des solutions. Alors, les solutions, est-ce que ça nécessite plus d'investissement? Je veux quand même dire que les interventions de la Ville de Sorel-

Tracy, depuis 2022, a amené la compagnie, on va la nommer là, Richardson, a amené quand même la compagnie Richardson à investir pour 1,4 million de dollars dans leurs processus de chargement, pour ce qui est du chargement du grain de maïs, parce que c'est le chargement du grain de maïs qui cause problème; le maïs éclate dans le fond de la cale, puis ça fait un nuage.

Pour les autres chargements, il y a beaucoup moins... il y en a pratiquement pas d'enjeux. Mais ça a permis d'atténuer, nos efforts ont permis d'atténuer avec un comité de voisinage, avec des citoyens du centre-ville, ça a permis d'atténuer de beaucoup les impacts négatifs, mais il y a encore du chargement. Il y a encore des activités qui se font où nous, on dit : écoutez, là, observez les conditions atmosphériques quand vous faites des chargements, il n'y a pas que le chargement à tout prix. Il y a une conscience opérationnelle de la part des compagnies qui fait en sorte que ça atténue justement les impacts négatifs de dispersion. D'attendre des journées où ce qu'il y a moins de vent pour faire du chargement, ça a un impact. Et nous, on travaille avec la compagnie, mais... travailler avec la compagnie, c'est une chose, mais en même temps, il faut maintenir les exigences serrées et c'est ce qu'on fait avec le gouvernement du Québec, puis là, maintenant, c'est ce qu'on commence à faire avec le gouvernement fédéral.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci.

Patrick Péloquin

Vous avez pas d'autres questions?

Prunelle Thibault-Bédard

Non, j'en ai d'autres.

Patrick Péloquin

OK. Allez-y.

Prunelle Thibault-Bédard

Avec votre permission, bien sûr.

Patrick Péloquin

Oui, certainement.

Prunelle Thibault-Bédard

Vous nous avez parlé, j'ai comme un peu deux questions que je vais mélanger ensemble, j'espère ne pas trop... en tout cas si ça devient trop large, faites-moi signe puis on ira une étape à la fois. Vous avez parlé de la symbiose industrielle dans votre présentation, puis vous l'avez ramenée dans une de vos questions. Et comme exemple, vous avez mentionné l'économie circulaire qui existe entre les deux nouvelles industries qui se sont installées, Machinex et TDF qui, bon, s'alimentent l'une l'autre. J'ai un peu de difficulté à comprendre où QSL s'insère dans cet exemple-là. Ce que vous avez dit, c'est que cette économie circulaire a besoin d'installations logistiques pour, donc, recevoir et envoyer de la marchandise.

Toutefois, on sait, les matières qui sont envisagées pour les opérations de QSL et, à moins que je me trompe, ça ne me semble pas être des matières qui s'insèrent dans cette boucle d'économie circulaire. Sachant que QSL est une entreprise privée qui prend ses décisions d'affaires, est-ce que la Municipalité a une quelconque assurance, le mot est fort, là, mais comment pouvez-vous être confiant que cette installation logistique-là va vraiment alimenter concrètement votre vision d'économie circulaire pour la zone.

Patrick Péloquin

Dans les processus que nous avons, dans les stratégies pour attirer des entreprises sur notre territoire, évidemment, nous, on fait valoir l'ensemble de ce que nous avons à offrir. Et l'intermodalité, c'est le premier critère des facteurs d'attractivité des entreprises. On a eu beaucoup de discussions avec Investissement Québec et Investissement Québec, évidemment, bien ils travaillent pour nous dans ce sens-là, quand ils font de la prospection à l'extérieur du pays pour chercher justement à développer les partenariats outre-Atlantique parce que c'est l'orientation que les gouvernements se sont donnés dans le contexte actuel.

Donc, la première chose qu'on nous demande, c'est l'intermodalité. Est-ce que on peut faire du transport maritime? Alors, évidemment, dans la structure du projet, dans la reconnaissance de la ZIP, d'avoir une infrastructure maritime, c'était primordial. Alors, pour ce qui est du projet de QSL, bien ça c'est QSL dans ses activités qu'elle a présentement. Alors, pour nous, nous on vient... on amène des opportunités avec l'implantation d'entreprises sur le territoire. Alors, est-ce que ça veut dire par exemple que, je sais pas, prenons Machinex, est-ce que Machinex un jour va décider de mettre de côté du camionnage pour favoriser du transport de consignes par navire?

Bon, le transport de consignes, c'est un autre chargement, comme du métal, comme de l'acier ça pourrait être. Peut-être que c'est une opportunité. Dans le fond, nous, ce qu'on fait, c'est on crée l'opportunité. Mais on a besoin d'infrastructures pour être capable d'attirer l'entreprise. Là, une fois que l'entreprise est attirée, une fois que l'entreprise décide de s'implanter, ça demeure la stratégie de l'entreprise de développer son mode de transport. Mais, là, présentement, au Québec, ce qui se passe, c'est que toutes les Consignation du Québec, bien on charge par camion toute la consigne du Québec et ce camion-là s'en vient vers des centres, puis ensuite c'est dirigé vers Machinex, à Sorel-Tracy.

Dans le transport, le transport maritime, en termes de volume, c'est celui qui émet le moins de CO₂ en atmosphère, donc c'est le plus écologique en termes de transport. Et ça, c'est reconnu par les gouvernements comme étant le transport. Puis, nous, on va pousser plus loin cette réflexion-là parce que la Ville de Sorel-Tracy, elle est membre de l'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent et on travaille sur le déploiement du Corridor bleu, c'est-à-dire de faire du fleuve Saint-Laurent vraiment un axe économique majeur et important parce qu'on a une compétitivité et on veut substituer le camionnage par du transport courte distance par des navires électriques.

Alors, c'est l'avenir, c'est vers là qu'on s'en va, c'est vers là que l'innovation s'en va et c'est l'orientation qu'on veut amener avec les gouvernements à développer. C'est pas normal qu'un navire de transport de conteneurs parte de on sait où dans le monde, entre dans le fleuve Saint-Laurent, se rend jusqu'à Montréal, décharge son conteneur, puis on va charger la marchandise

sur un camion qui lui va s'en aller jusqu'à Natashquan par après. Il y a un illogisme là-dedans, il faut développer une stratégie de transport qui a moins d'impact au niveau environnemental et le transport par l'eau, c'est la solution.

Prunelle Thibault-Bédard

Une petite dernière.

Patrick Péloquin

Bien, on peut en avoir... J'anime des séances publiques, moi, je peux en avoir longtemps.

Prunelle Thibault-Bédard

Je vous amène sur le terrain des retombées économiques. Je comprends de votre réponse précédente que cette symbiose industrielle, vous vous assurez que les éléments soient en place et ensuite le gâteau lèvera si les entreprises entre elles...

Patrick Péloquin

Oui. Il lève déjà.

Prunelle Thibault-Bédard

Oui, mais par exemple, Machinex pourrait éventuellement arriver avec une proposition auprès de QSL, de... mais ça, c'est entre leurs mains. Sachant ceci, donc il y a quand même des négociations, des décisions qui sont de la sphère privée et non pas entre vos mains, est-ce que vous diriez que les retombées pour la Municipalité elle-même vont plus loin que l'aspect loyer, puisque vous êtes propriétaire du terrain, et revenus fiscaux? Donc, qu'est-ce que vous avez comme outil au-delà de ces deux éléments-là? Avez-vous des leviers pour maximiser les retombées économiques?

Patrick Péloquin

Tout à fait. En fait, on profite de l'expertise régionale. Tout à l'heure, j'ai parlé du Centre de transfert technologique en écologie industrielle. Alors, nous avons mandaté la Ville et la MRC, on finance dans le fond la symbiose industrielle. Donc, il y a une permanence de symbioses industrielles qui anime des activités de maillage entre tous les partenaires, donc industriels, institutionnels, communautaires pour qu'il y ait justement cette circularité-là entre tous les intervenants économiques de la Ville. Donc, on anime, il y a une permanence derrière ça et d'ailleurs la directrice générale du CTTEI, bien, on l'a nommée nous comme conseillère scientifique en chef de la Ville de Sorel-Tracy et d'ailleurs nous la mandats, c'est un travail bénévole qu'elle fait, elle le fait vraiment pour le principe même et d'ailleurs on l'a mandatée pour l'accompagnement d'entreprises, pour chercher des innovations au niveau industriel pour qu'il y ait des procédés encore plus verts et écologiques.

Donc, c'est ce qu'on veut, c'est notre objectif de développement économique, c'est de faire du développement durable. Donc, les activités de maillage ont lieu. Alors, lorsque l'infrastructure sera opérationnelle, on va pouvoir faire du maillage à travers tout ça. Mais ça reste évidemment une base de volontariat, mais on encourage fortement les entreprises parce que y ont tout à y gagner à participer à ça parce que c'est gratuit, dans le fond. On leur amène de l'argent. C'est

pour les entreprises. On a moins de déchets, en fait, les extrants deviennent les intrants d'une autre. C'est ça notre objectif. Alors, on fait pas juste... peut-être que j'ai pas été assez précis tout à l'heure, on fait pas juste s'asseoir puis regarder pour voir s'il se passe quelque chose.

On demeure actif et on encourage efficacement cet échange-là pour qu'on ait vraiment... puis l'objectif derrière ça, évidemment, il y a un objectif environnemental, mais il y a un objectif économique aussi, c'est qu'une entreprise qui est enracinée, qui est maillée avec d'autres entreprises, ne va pas se délocaliser par la suite. Qui sait dans 20 ans, est-ce qu'on va retourner à une espèce d'ère de mondialisation où les entreprises se délocalisaient? On sait pas là. Donc, ce qu'on veut c'est qu'elles soient maillées ensemble pour qu'elles demeurent ensemble sur le territoire parce qu'on ne veut pas revivre les 40 dernières années à Sorel-Tracy. On regarde vers l'avenir. Alors, on a besoin de projets structurants et c'est pour ça qu'on appuie le projet.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup, monsieur Péloquin.

Patrick Péloquin

Merci.

Pierre Castonguay, opinion spontanée (DM12)

Prunelle Thibault-Bédard

Nous avons une inscription pour une intervention spontanée. J'inviterais monsieur Pierre Castonguay à s'approcher, s'il vous plaît. Donc, pour les interventions spontanées, nous accordons 10 minutes. Si ça vous va, je vais vous faire signe lorsque le temps sera presque écoulé, au besoin.

Pierre Castonguay

S'il vous plaît. Je pense pas. Vous m'entendez bien?

Prunelle Thibault-Bédard

Je vous entends bien, oui.

Pierre Castonguay

Bonsoir, madame la présidente. Donc, je vous ai présenté un mémoire en mon nom personnel il y a quelques jours, là, avant la date limite. En résumé, je veux traiter des impacts du projet de QSL Sorel-Tracy sur les résidents au niveau principalement de la contamination de l'air par la poussière des matières transbordées qui va éventuellement, comme d'autres participants l'ont mentionné, se retrouver dans l'eau, mais ce qui était pas nécessairement le point principal de mon mémoire, ainsi que le trafic maritime accru, les impacts sur les résidents, spécialement dans le secteur qui est proche du projet. Puis, toujours dans mon... en fait, j'ai mis à jour... mon

mémoire suite à une demande de votre personnel de la commission, pour étoffer, pour vous donner les références de recherche.

Et, en faisant... en préparant cette mise à jour-là, il y a un rapport qui est sorti, un reportage qui est sorti sur ICI Info le 1^{er} octobre sur le projet QSL Beauport, puis, dans ce projet-là, ce qui est mentionné à Radio-Canada, donc à ICI, c'est l'omission présumée d'informations importantes sur la qualité de l'air dans le projet Beauport. Ce qui m'amène dans le fond... ce qui m'amène à la question pour le projet ici, c'est : est-ce qu'il y a eu des omissions similaires? Puis, à ce moment-là, on exigerait vraiment une étude complète sur un rayon de 5 km du projet. Parce que ce qu'on a vu qu'AtkinsRéalis a présenté, c'était un graphique qui semblait pas tenir compte de la direction du vent où la contamination aérienne semblait drôlement bien *fit*ter le territoire du projet, donc on voudrait avoir une étude plus solide là-dessus, au niveau des particules fines principalement. Alors que ce qu'avait fait AtkinsRéalis semblait plutôt avoir trait aux contaminations par le carburant diesel et l'utilisation de véhicules.

Je vais aller tout de suite à la partie discussion. Je vais vous passer par-dessus ma compréhension du projet juste pour dire vite fait que ce que j'en ai compris, c'est qu'il va y avoir une clam ou une benne preneuse qui va décharger les navires, mettre ça sur un convoyeur qui est à l'air libre et acheminer ça vers un entrepôt que j'ai compris intérieur, puis le transbordement des matières de vrac type engrais serait fait de l'entrepôt intérieur vers les camions, puis ensuite le camion circulerait sur la voie publique. Il y a d'autres gens qui ont mentionné peut-être des problèmes avec les camions, ce que je m'étais pas attardé. Donc, c'est quelque chose que j'ai découvert ce soir, donc j'en traite pas. Toujours est-il que ils ont également, il a fallu que je cherche un peu.

J'avais demandé dans les précédentes séances du BAPE l'information sur les matières qui étaient présumées... qui étaient planifiées être transportées, j'ai pas réussi à avoir l'information. Par contre, j'ai réalisé par la suite qu'elles avaient déjà été déposées dans un rapport d'AtkinsRéalis. Je présume qu'elles sont complètes. On a une série d'engrais que je vais vous faire... je vais passer par-dessus parce que je pense que c'est de l'information que vous savez déjà tout à fait. Puis, il y a d'autres matières, le sel de déglacage qu'on a parlé beaucoup qui semble être plus un risque par rapport à la contamination de l'eau. Mais, il y a également du sable de silice qui pourrait faire partie des matières transportées. C'est quelque chose qui, dans le domaine de la construction, est rendu reconnu comme étant le contaminant le plus risqué après l'amiante.

Donc, je m'interroge juste à savoir c'est quelle forme va être le sable du silice qui va être transbordé là. Est-ce que ça va être de niveau... d'une finesse assez pour représenter ce type de risque pulmonaire pour les gens. Ensuite, j'ai regardé les différents engrais. J'ai fait des recherches sur chacun d'entre eux, les différents engrais qui sont prévus à être transvidés. Il y en a dont la dispersion au vent, notamment le NK21, que la dispersion au vent est potentiellement très élevée, qui serait une particule beaucoup plus fine. Il y a le sulfate d'ammonium qui est une dispersion assez élevée parce qu'il est sensible à l'effritement. Donc, à chaque fois qu'on le manipule, on en fait de la poussière de plus en plus fine et on le rend plus facile à être aéroporté. Il y a l'urée également qui rentre là-dedans. Puis, ces matières-là, bon, c'est principalement, il y a des expositions aiguës, des expositions chroniques. Je vous lirai pas toute la table. Vous avez l'information dans ce que je vous ai déposé.

Toujours est-il que, dans certains cas comme les expositions chroniques, pour certains d'entre eux peuvent amener des dommages aux tissus pulmonaires qu'on dit profonds. Donc, finement, dans le fond, les alvéoles, l'information des alvéoles, je l'ai pas écrit en tant que tel dans le rapport, je me suis... j'ai pas d'expertise précise dans le domaine de la santé. Donc, je vais laisser les experts analyser ça dans votre département du BAPE. Ensuite, pour la circulation maritime, l'inquiétude pour les résidents, c'est le mouillage des navires qui est déjà assez conséquent avec les opérations de la compagnie Kildair. Donc, on voit pas comment ça pourrait pas en rajouter, ne serait-ce que quelques-uns marginalement. Il y a déjà des navires en attente pour les opérations de QSL ailleurs sur le Saint-Laurent. Ce qu'on entrevoit, c'est qu'ils risquent d'être en attente dans un secteur qui est beaucoup plus étroit, où il y a beaucoup moins d'espace pour eux, ce qui fait qu'ils vont attendre proche des résidences, plutôt que d'attendre loin des habitations devant la ville de Sorel, devant les installations de QIT ou encore du parc Regard-sur-le-fleuve.

Puis, bon, il y avait l'aspect nuisance lumineuse et bruits. Ensuite, je me suis intéressé aux solutions pour des... Plutôt que de juste dire « faites pas le projet », j'ai pris l'hypothèse que le projet a de bonnes chances d'avoir lieu. Donc ma position, c'est plus de comment faire en sorte qu'il soit le meilleur projet possible pour être bien intégré à son environnement. Et ce qu'on voit, c'est que la solution retenue avec la benne preneuse et convoyeur ouvert, ça représente des risques de dispersion qui sont assez élevés. Puis, il semble pas y avoir de normes... ou de règles qui forcent le promoteur à déclarer ce qu'il perd dans l'air, contrairement à ce qu'il échapperait dans l'eau. À la dernière séance, je me rappelle de monsieur Rochette qui avait mentionné que si il échappait une tasse dans l'eau, il fallait qu'il le déclare, mais s'il en échappe une tasse dans l'air, je pense pas qu'ils vont devoir le déclarer. Donc, ça, ça nous amène à dire que il faudrait avoir un système de déchargement à vis continue. Il existe... certain, il existe, à ma connaissance, des recherches que j'ai faites, deux familles de systèmes de déchargement.

Moi, j'ai traité seulement celle à vis continue dans mon rapport parce que c'est un système qui est relativement silencieux, qui ne va pas... qui va avoir moins d'impact sur la manipulation des particules, puis les réduire en particules encore plus fines, contrairement à des systèmes par aspiration de ce que j'ai pu me documenter. Et ensuite, je vous compare ces systèmes-là ensemble, le fonctionnement c'est tout simplement une vis sans fin qui va éventuellement aspirer le matériel. C'est comme un convoyeur vertical qui va servir à aspirer un matériel vers un convoyeur tout simplement classique, qui lui serait... il faut que ce soit combiné ensemble pour que ça fonctionne bien, pour vraiment contenir la poussière. Le confinement de poussière, dans un cas comme dans l'autre, est considéré comme étant excellent, c'est les meilleures pratiques de l'industrie. Et en termes d'efficacité d'opération, c'est très bon, un faible coût d'opération et de maintenance selon ce que j'ai pu m'informer.

Également, au niveau du bruit, c'est beaucoup moindre, moindre qu'une benne preneuse, avec une benne preneuse qui est un genre de pelle mécanique, laquelle peut faire des claquements, puis au niveau de l'efficacité, de la rapidité de déchargement, un système à vis sans fin a une capacité qui est égale ou supérieure à une benne preneuse, dépendant des dimensions des deux systèmes évidemment... ici, je parlerais de deux systèmes de dimensions comparables. Il existe également, je voulais mentionner qu'il existe déjà au Québec des systèmes de vis sans fin en opération, notamment chez Glencore, qui a pas nécessairement été cité aujourd'hui comme un exemple, mais donc c'est quelque chose qui se fait, qui est éprouvé et qui est utilisé

localement. C'est pas une nouveauté absolue. C'est vraiment un système qui est bien éprouvé. Donc... je vous lis pas le rapport intégralement. Ensuite, j'ai un paragraphe que je vais peut-être vous lire plutôt.

Donc, une fois que le navire est déchargé, il existe quand même un risque de dispersion par les particules fines par le vent sur le convoyeur. Puis, là, au niveau d'un convoyeur couvert, QSL utilise déjà une telle technologie à l'anse au Foulon, au port de Québec. Fait que on voit pas pourquoi ils pourraient pas le faire ici, surtout qu'on parle vraisemblablement d'une longueur qui serait moindre que l'Anse au Foulon de ce que j'ai pu comprendre. Ce qui fait que ce serait une solution qui serait gagnante pour le promoteur de manière à permettre des opérations qui seraient sans poussière.

Prunelle Thibault-Bédard

Je vous invite à vous diriger vers la conclusion, s'il vous plaît.

Pierre Castonguay

Oui, d'accord. En fait, je vais vous... Ma conclusion est toute simple c'est que, pour moi, il faudrait que le BAPE et le gouvernement du Québec, en fait, exigent l'utilisation de ce type de système-là pour financer le projet. Merci.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci beaucoup. Étant donné que vous avez effectué des recherches sur ces systèmes, est-ce que vos recherches vous mènent à la conclusion qu'ils sont totalement étanches? Est-ce qu'il subsiste un risque de perte, selon vos lectures, bien sûr?

Pierre Castonguay

J'ai pas... Je suis pas en mesure de répondre avec un avis personnel sur la question. Je ne crois pas qu'il soit possible d'avoir un système qui soit absolument sans risque. Il va toujours... par la dimension des opérations, et aussi par le fait que les navires doivent être ouverts, il va y avoir potentiellement... Le risque nul m'apparaît pas réaliste.

Prunelle Thibault-Bédard

Et puis, encore une fois, selon l'étendue de vos lectures, est-ce que c'est un système qui est utilisé pour les matières que QSL propose de transborder, donc des sels, des engrais, est-ce que c'est... Avez-vous...

Pierre Castonguay

Je l'ai vu pour le sable. Pour les engrais, je suis pas en mesure de répondre par l'affirmative.

Prunelle Thibault-Bédard

La commission pourra poser ses questions, bien sûr. Et d'ailleurs, ce n'est pas une question, mais je voulais vous faire un commentaire. Vous avez exprimé en début de présentation des craintes quant à certaines informations qui pourraient avoir été omises dans les études relatives à la qualité de l'air. Sachez que la commission poursuit son enquête et toutes les questions que

la commission pose à l'initiateur, ainsi que les réponses, bien sûr, sont rendues publiques. Donc, je vous invite à consulter également la documentation qui continue d'apparaître sur le site Web. Vous allez peut-être trouver des éléments additionnels en lien avec votre préoccupation.

Pierre Castonguay

Merci.

Prunelle Thibault-Bédard

Merci à vous. Bonne soirée.

Mot de la fin

Prunelle Thibault-Bédard

Alors, c'est ce qui conclut les présentations pour ce soir.

Je tiens à réitérer les bons mots que j'avais prononcés en introduction quant à la qualité des mémoires. Cette qualité s'est reflétée dans les présentations ce soir. Je vous remercie beaucoup. Je vous souhaite une bonne fin de soirée tout simplement et nous allons nous revoir demain pour la deuxième séance qui va débiter à 13 h 30. Cette séance sera la dernière. Mais nous accepterons toute intervention spontanée, donc toute personne qui ne se serait pas encore exprimée et désirerait le faire, vous aurez votre place demain sans aucun doute.

Merci à tous et bonne soirée.