

Les Services de Quai Fagen inc.

Agrandissement du quai n° 19  
Terminal maritime Sorel-Tracy

Avis de projet

**ROCHE**

Les Services de Quai Fagen inc.

**Agrandissement du quai n° 19**  
**Terminal maritime Sorel-Tracy**

---

**Avis de projet**

JUILLET 1997



N/Réf.: 19006-310

Roche Itée,  
Groupe-conseil  
3075, ch. des Quatre-Bourgeois  
Sainte-Foy (Québec)  
G1W 4Y4  
Téléphone :  
(418) 654-9600  
Télécopieur  
(418) 654-9699

## TABLE DES MATIERES

---

1. PROMOTEUR .....	1
2. CONSULTANT MANDATÉ PAR LE PROMOTEUR .....	1
3. TITRE DU PROJET .....	1
4. OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DU PROJET .....	2
5. LOCALISATION DU PROJET .....	2
6. PROPRIÉTÉ DES TERRAINS .....	2
7. DESCRIPTION DU PROJET .....	4
7.1 Localisation du projet d'agrandissement du quai .....	4
7.2 Aménagement général .....	5
7.3 Interventions au quai existant .....	5
7.4 construction du nouveau quai .....	7
7.5 Dragage .....	7
8. COMPOSANTES DU MILIEU ET PRINCIPALES CONTRAINTES A LA RÉALISATION DU PROJET .....	10
8.1 Milieu physique .....	10
8.2 Milieu biologique .....	12
8.3 Milieu humain .....	12
9. PRINCIPAUX IMPACTS APPRÉHENDÉS .....	13
10. CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET .....	13
11. PHASES ULTÉRIEURES ET PROJETS CONNEXES .....	14
12. MODALITÉS DE CONSULTATION DU PUBLIC .....	14

## TABLE DES MATIERES (suite)

---

### *Liste des cartes*

Carte 1	Plan de localisation . . . . .	3
Carte 2	Aménagement general propose . . . . .	6
Carte 3	Mur-rideau en palplanches d'acier - <b>vue</b> en plan . . . . .	8

### *Liste des figures*

Figure 1	Mur-rideau en palplanches d'acier - coupes-types . . . . .	9
----------	--	---

A l'usage du ministère de l'Environnement et de la Faune	Date de réception Nunero de dossier
---	--

## I. PROMOTEUR

Norn: Les Services de Quai Fagen inc. (SQF inc.)  
 Adresse: 961, boulevard Champlain, C.P. 2647  
 Quebec (Quebec)

Telephone: (418) 522-4701  
 Télécopieur: (418) 522-5662  
 Responsable du projet: Robert Miquelon

SQF inc. possède un contrat d'opération de la compagnie 9026-8186 Quebec inc., qui est propriétaire des terrains et du terminal maritime Sorel-Tracy.

## 2. CONSULTANT MANDATÉ PAR LE PROMOTEUR

Norn: Roche Itée, Groupe-Conseil  
 Adresse: 3075, chemin des Quatre-Bourgeois  
 Sainte-Foy (Quebec)  
 G1W 4Y4

Telephone: (418) 654-9600  
 Télécopieur: (418) 654-9699  
 Responsable du projet: Claude Vézina

## 3. TITRE DU PROJET

Terminal maritime Sorel-Tracy. Agrandissement du quai n° 19

#### 4. OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DU PROJET

Mentionner les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir les raisons motivant la réalisation du projet

La compagnie Les Services de quai Fagen inc. terminait, en 1994, la restauration du quai no. 19 sis à l'embouchure de la rivière Richelieu, ce qui permettait de reprendre les activités portuaires à ce terminal maritime qui était abandonné depuis une dizaine d'années.

Les activités commerciales de la compagnie à ce terminal consistent à faire le transbordement de produits finis ou semi-finis en acier, ainsi que d'autres marchandises de nature variée (vrac, conteneurs, machinerie, bois, etc.) entre les modes de transport maritime, ferroviaire et routier. L'entreposage de ces produits pendant des périodes plus ou moins longues fait également partie des activités régulières de la compagnie.

Devant l'essor qu'ont pris ses activités au cours des dernières années, la compagnie souhaite agrandir ses installations portuaires de façon à pouvoir y accueillir deux navires à la fois. Pour ce faire, le quai doit être allongé et le lit de la rivière Richelieu doit être dragué pour assurer une profondeur d'eau sécuritaire aux bateaux.

#### 5. LOCALISATION DU PROJET

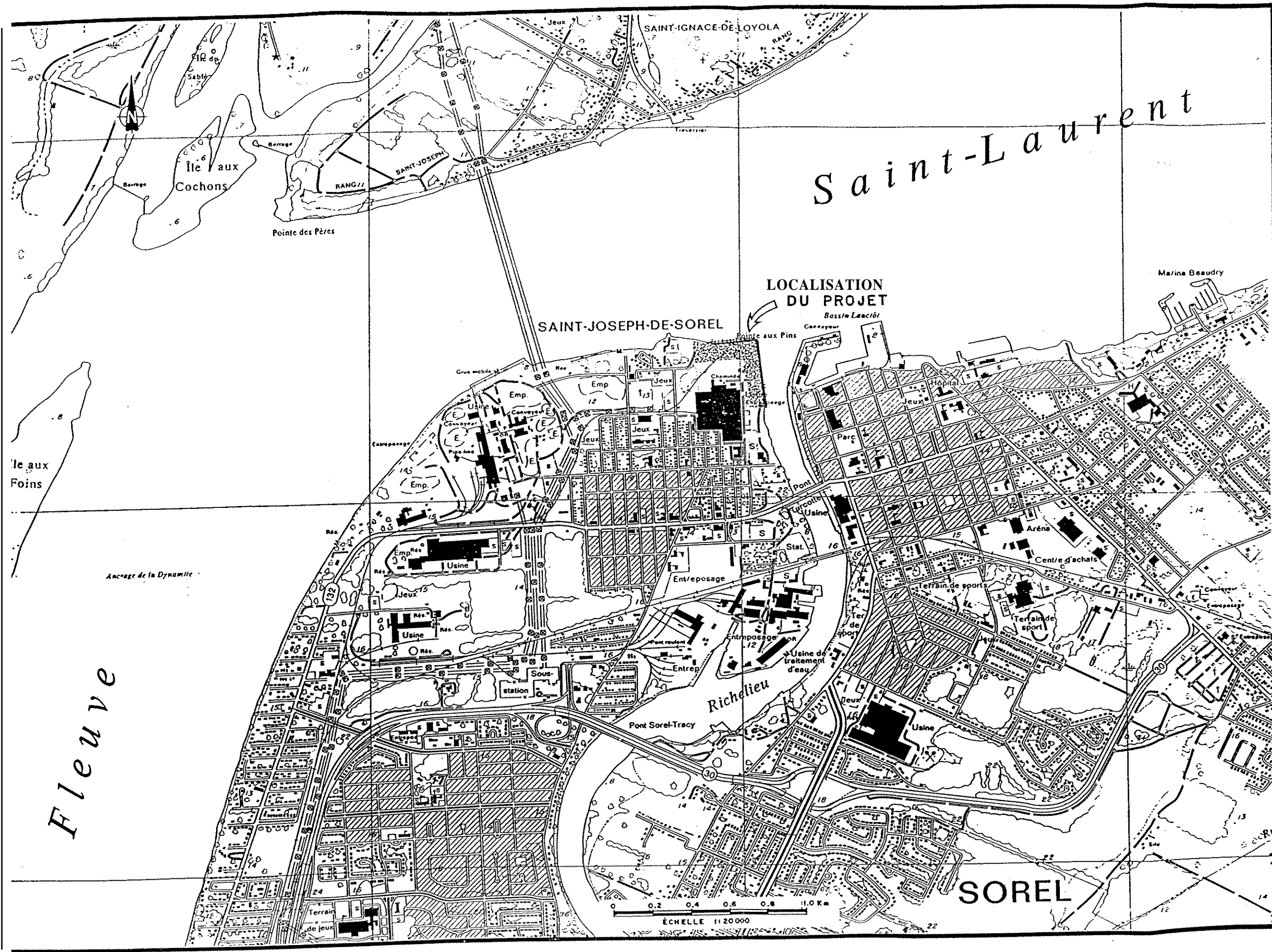
Mentionner l'emplacement ou les emplacements où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire, si connus, les numéros cadastraux (en termes de lot, rang, canton et municipalité touchés). Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale de localisation du projet.

Le projet se situe en rive gauche de la rivière Richelieu, à sa confluence avec le fleuve Saint-Laurent. La carte 1 localise le projet. Les lots touchés par le projet sont: une partie du lot 1 (Pt-1), correspondant, entre autres, au site du quai existant (quai n° 19) et au site connu sous le nom de Pointe-aux-Pins, ainsi qu'un lot d'eau situé en bordure du fleuve Saint-Laurent (bloc 6 et bloc 3), tel qu'indiqué sur le plan de cadastre de la Paroisse de Saint-Pierre-de-Sorel (voir copie du plan de cadastre en pochette).

#### 6. PROPRIÉTÉ DES TERRAINS

Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue. Fournir ces renseignements sur une carte si possible.

Les lots touchés par le projet (lot 1, Pt-1 et lot d'eau décrit précédemment) sont actuellement la propriété de GEC Alstom Electromécanique inc. Cette compagnie a accordé une option d'achat pour ces lots à la compagnie 9026-8186 Québec inc., qui accorde un droit d'opkration à la compagnie SQF inc.



**AGRANDISSEMENT  
DU QUAI N°19**  
SAINT-JOSEPH-DE-SOREL

**PLAN  
DE LOCALISATION**



Projet : 19006  
Carte 1

La compagnie 9026-8186 Québec inc. est actuellement propriétaire d'une partie des lots 393, 86, 85 et 84 situés en bordure de la rivière Richelieu, au sud du quai existant (Pt-1). Cette compagnie détient également un bail de location à long terme pour une partie du lot 1 (Pt-1) situé immédiatement à l'ouest du quai actuel (voir plan en pochette).

Mentionnons enfin qu'en 1994, la ville de Saint-Joseph-de-Sorel avait accordé à SQF inc. un certificat de conformité pour l'aménagement d'un terrain industriel en terminal de transbordement dans le secteur de Pointe-aux-Pins. Les lots concernés alors pour ce projet sont précisés dans le dit certificat (voir copie en annexe).

## 7. DESCRIPTION DU PROJET

Pour chacune des phases (aménagement, construction et exploitation), décrire les principales caractéristiques associées à chacune des variantes du projet, incluant les activités, aménagements et travaux prévus (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.). Décrire sommairement les modalités d'exécution, les technologies utilisées, les équipements requis, les matières premières et matériaux utilisés, etc. Ajouter en annexe tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).

### 7.1 LOCALISATION DU PROJET D'AGRANDISSEMENT DU QUAI

La réalisation de l'agrandissement du quai peut se faire selon différents scénarios, en développant soit du côté sud du quai existant (vers l'amont de la rivière), soit du côté nord de celui-ci (vers le fleuve Saint-Laurent), soit en combinant ces deux scénarios pour agrandir le quai actuel en partie vers le sud et en partie vers le nord.

Compte tenu de l'arrangement physique des lieux, il apparaît que l'extension du quai doit se faire du côté nord, vers le fleuve Saint-Laurent, pour les raisons suivantes, qui sont d'importance majeure:

- du côté sud du quai existant, la rivière Richelieu présente une courbe vers l'est, ce qui fait qu'un prolongement du quai de ce côté devrait se faire en donnant un angle d'environ 20° au nouveau quai par rapport à la direction du quai existant. Ceci présente un inconvénient non négligeable sur le plan de la flexibilité d'utilisation des postes à quai;
- en raison de la bathymétrie du site, une extension du côté sud signifie également des quantités de dragage plus élevées pour obtenir la profondeur d'eau désirée, une durée des travaux plus longue, des coûts plus élevés pour le projet et des incidences environnementales plus grandes.
- la sécurité de la navigation est également un élément qui favorise un développement vers le fleuve Saint-Laurent, étant donné le rétrécissement rapide de la rivière à mesure que l'on y pénètre, et les dimensions importantes des navires qui viennent au quai,

Considérant les aspects technique, économique et environnemental, l'agrandissement du quai vers le nord (vers le fleuve) a été privilégié.



## 7.2 AMÉNAGEMENT GENERAL

Dans son état actuel, le terminal comprend un quai de chargement/déchargement de 213 m de longueur, avec une profondeur d'eau de 9.0 m par rapport au niveau des basses eaux.

Les caractéristiques du nouveau terminal ont été déterminées suite à l'analyse des besoins du promoteur en termes de longueur d'accostage et de profondeur d'eau requises.

L'accostage de deux navires bout-a-bout requiert un poste à quai d'au moins 150 m, pour les plus petits bateaux, et un autre de 210 m pour les plus gros. De plus, le tonnage des navires est de plus en plus élevé, ce qui requiert un tirant d'eau de 9.7 m et souvent même de 11 m pour les plus gros navires.

Une fois les travaux complètes, la face du quai aura une longueur totale de 373 m, soit 160 m de plus qu'actuellement. Le premier poste à quai (situé en amont) aura une longueur de 163 m et une profondeur d'eau de 9.7 m tandis que le second mesurera 210 m et bénéficiera d'une profondeur d'eau de 11, 0 m. La carte 2 présente l'aménagement général des deux quais ainsi que les superficies qui seront draguées à ces profondeurs.

La surface du nouveau quai, sur une largeur de 9 m, sera recouverte d'une dalle de béton, pour les opérations de chargement et de déchargement des marchandises qui nécessitent l'emploi d'équipements lourds tels que grues, chargeurs sur roues, camions, etc.

La surface de l'aire d'entreposage à l'arrière du nouveau quai sera recouverte de pierre concassée ou de béton bitumineux, de façon à faire la jonction avec la partie déjà existante.

Le quai sera doté des équipements usuels tels que bollards, échelles et système de défense.

Les services d'eau potable, de protection-incendie, d'électricité et d'éclairage seront également mis en place. Ces services sont déjà existants sur le terminal actuel et ils seront prolongés ou adaptés en fonction des nouveaux besoins.

## 7.3 INTERVENTIONS AU QUAI EXISTANT

En face de la partie amont du quai existant et sur une longueur de 163 m, la profondeur d'eau sera portée à 9.7 m, ce qui représente une amélioration de 40 à 50 cm par rapport à la profondeur disponible actuellement. Pour y arriver, il faudra draguer un volume de sédiments d'environ 5 300 m<sup>3</sup> devant le quai.

Par ailleurs, l'augmentation de la profondeur d'eau entraîne la nécessité de mettre en place un mur de palplanches submergé pour assurer la stabilité du talus de matériaux meubles sous le quai, et éviter tout mouvement des sols de support des pieux.

Enfin, il est prévu construire une nouvelle dalle de grue sur pieux sur cette partie du quai, afin de pouvoir effectuer les opérations de chargement/déchargement d'une façon



efficace. En effet, avec le raccourcissement de ce quai (163 m au lieu de 213 m), la dalle sur pieux construite à l'automne 1996 pourra difficilement continuer d'être utilisée comme dalle de grue, puisqu'elle sera positionnée près de l'extrémité des navires. La nouvelle dalle de grue aura une longueur de 20 m et une largeur de 9 m.

Quant à la dernière section de 50 m de longueur à la limite nord du quai actuel, elle sera intégrée au nouveau quai qui offrira une profondeur d'eau de 11,0 m. Un nouveau mur en palplanches d'acier sera construit environ 1,0 m devant le mur actuel en béton et celui-ci, ainsi que la dalle en béton, seront démolis. L'intérieur du quai sera remblayé avec des matériaux provenant du dragage et avec de la pierre provenant d'une carrière. Le coût de ces interventions est estimé à 1 217 000 \$.

#### **7.4 CONSTRUCTION DU NOUVEAU QUAÏ**

Le nouveau quai sera construit à l'aide d'un mur-rideau en palplanches d'acier. Il s'agit d'un type d'ouvrage couramment utilisé, comme il s'en trouve d'ailleurs plusieurs au voisinage du quai n°. 19, dans la rivière Richelieu et dans le fleuve Saint-Laurent. La carte 3 présente une vue en plan du nouveau quai alors que la figure 1 en montre certains profils.

Le mur de palplanches devra être enfoncé jusqu'au niveau -21.0 m environ; un enfoncement aussi profond est rendu nécessaire par la qualité relativement mauvaise des sols en place.

Le mur de palplanches sera retenu en place au sommet par une série de tirants en acier et blocs d'ancrage en béton, enfouis dans le sol.

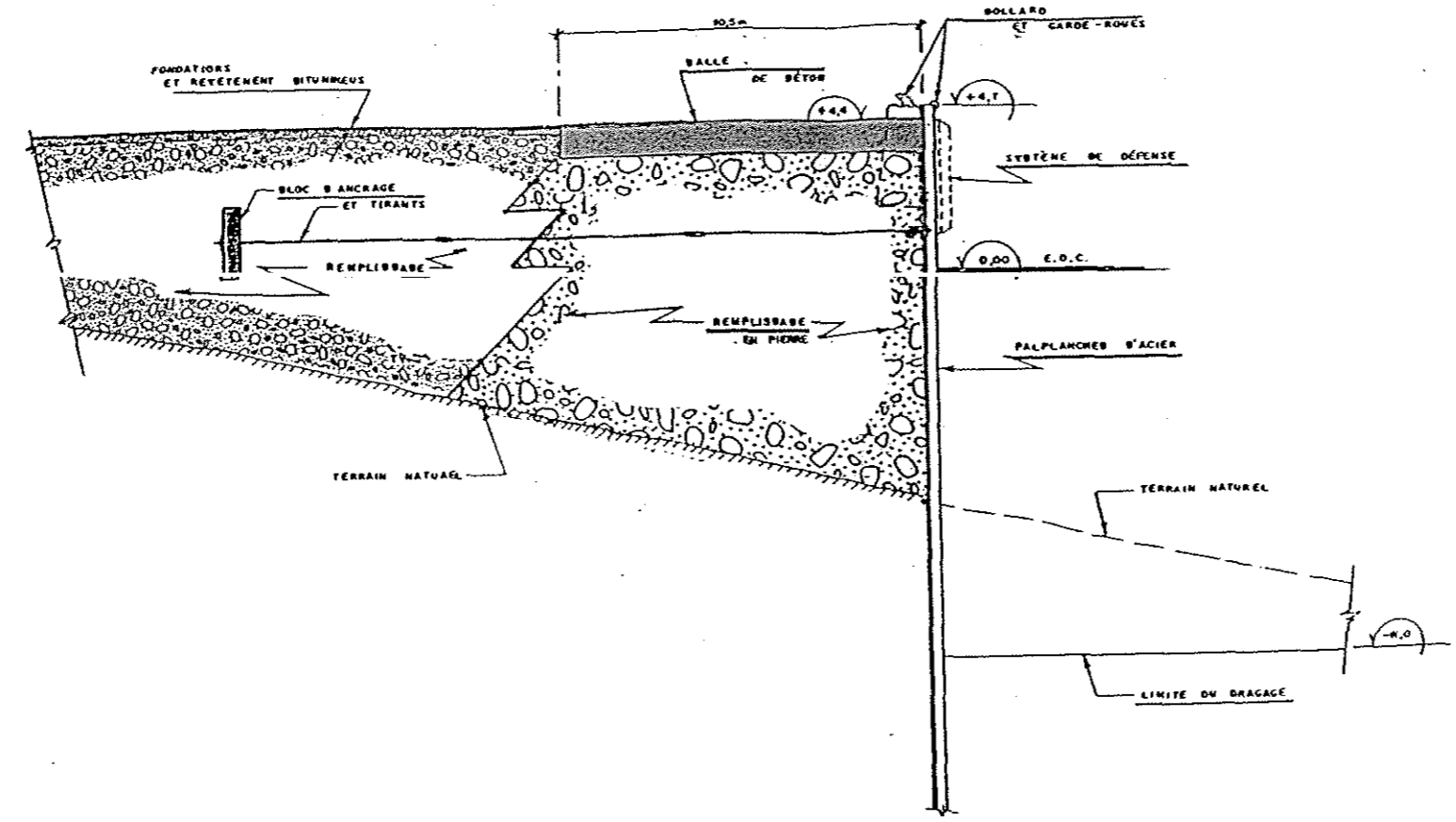
Une dalle de béton très rigide sera construite en surface pour répartir les pressions induites dans le sol et sur les murs du quai par la surcharge de grue ou la charge vive répartie. L'intérieur du quai, sur une largeur de 9 m, sera rempli avec de la pierre de carrière, qui présente des propriétés techniques plus intéressantes que les matériaux de dragage. Le coût de réalisation est estimé à 6 769 000 \$.

#### **7.5 DRAGAGE**

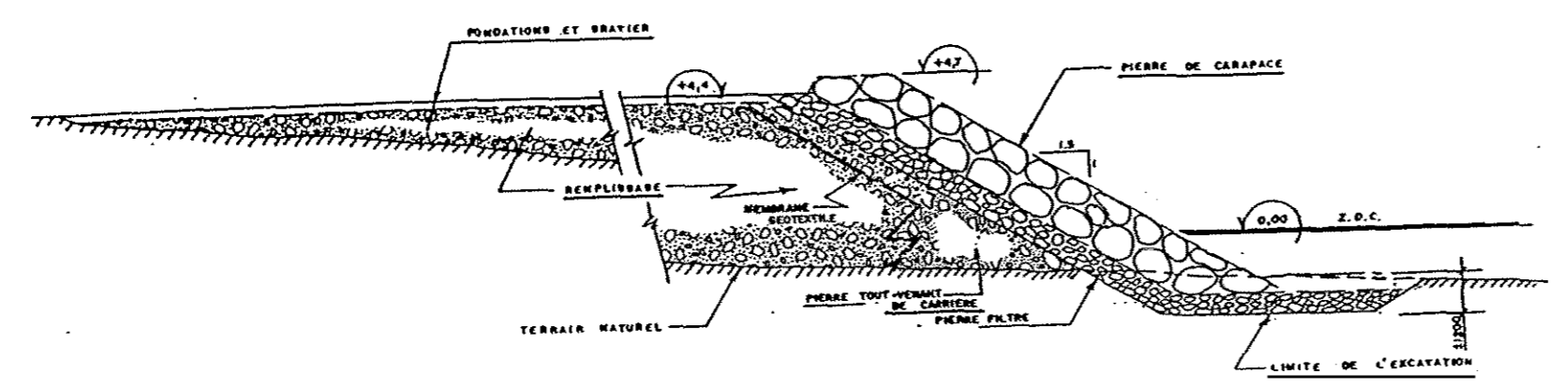
La superficie à draguer est estimée à 45 000 m<sup>2</sup> tandis que le volume total de sédiments à draguer est de l'ordre de 65 000 m<sup>3</sup>. Les talus aux limites du dragage seront faits avec des pentes de 4:1 pour en assurer la stabilité.

Tous les sédiments seront récupérés pour stabiliser la partie arrière du quai. Un enrochement stabilisera le tout du côté du fleuve. Ce terre-plein, en plus de stabiliser le quai, servira d'aire d'opération lors des chargements et déchargements des navires. Sa superficie, incluant celle du nouveau quai, est estimée à 17 000 m<sup>2</sup>. Pour l'instant, il est prévu effectuer le dragage avec une drague mécanique.

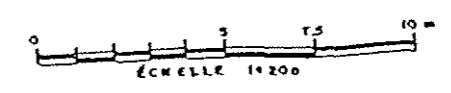
**GRANDISSEMENT  
DU QUAI N° 19**  
SAINT-JOSEPH-DE-SOREL



**COUPE TYPE - A**



**COUPE TYPE - B**



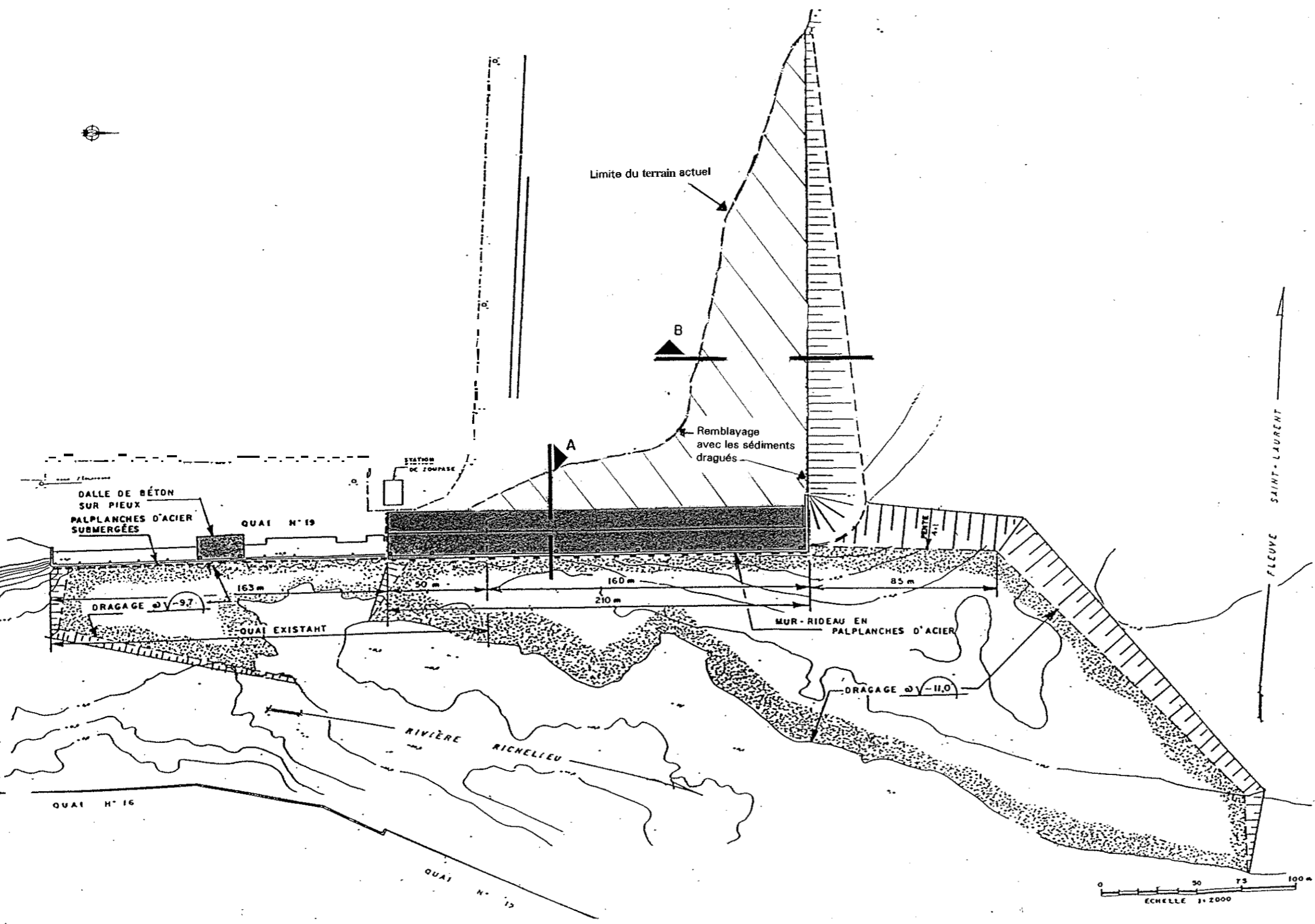
**MUR RIDEAU EN  
PALANQUES D'ACIER**



Projet : 19006

Figure 1

GRANDISSEMENT  
DU QUAI N° 19  
SAINT-JOSEPH-DE-SOREL



MUR-RIDEAU EN PALPLAN EN NE BLANCIE



Projet : 19006

Carte 3

## 8. COMPOSANTES DU MILIEU ET PRINCIPALES CONTRAINTES À LA RÉALISATION DU PROJET

Pour l'emplacement envisagé, décrire brièvement les milieux naturels et humains tels qu'ils se présentent avant la réalisation du projet, ainsi que les principales contraintes prévisibles (zonage, espace disponible, milieux sensibles, compatibilité avec les usages actuels, disponibilité des services, topographie, présence de bâtiments, occupations majeures de la population, etc.).

### 8.1 MILIEU PHYSIQUE

#### 8.1.1 Les courants

Au niveau du fleuve Saint-Laurent, les vitesses de courant les plus grandes se situent dans le chenal de navigation. On a ainsi mesuré des vitesses variant entre 75 et 131 cm/s en surface. L'écoulement principal se fait dans le chenal, non seulement en surface mais également en profondeur. De façon générale, la circulation des eaux peut se résumer ainsi: la majeure partie des eaux du fleuve Saint-Laurent est canalisée dans le chenal maritime qui est maintenu à une profondeur de 10,7 m, favorisant ainsi l'écoulement dans ce sens.

L'embouchure du Richelieu constitue un secteur très particulier comparativement à l'écoulement général. D'une part, le Richelieu vient en confluence avec le Saint-Laurent selon un angle d'incidence très grand (près de 90°). Le débit moyen du Richelieu (285 m<sup>3</sup>/s) étant très faible comparativement à celui du Saint-Laurent (8 780 m<sup>3</sup>/s), cette rencontre donne lieu à un ralentissement de l'écoulement des eaux du Richelieu, créant une zone de faible vitesse à l'embouchure de celui-ci.

D'autre part, les eaux du Richelieu entrent en contact avec les eaux du Saint-Laurent dans une zone "abritée", située à la fin de la courbure du fleuve. En face de Saint-Joseph-de-Sorel, les courants longent la rive jusqu'à l'embouchure du Richelieu. Par la suite, ils s'éloignent de la rive en suivant le trace du chenal maritime, créant ainsi une zone de faible courant à partir du quai de QIT, s'intensifiant surtout en aval de l'embouchure du Richelieu. A notre connaissance, il n'existe pas de données sur la vitesse d'écoulement de l'eau dans la rivière Richelieu; toutefois, selon les observations faites, celle-ci pourrait être de l'ordre de 1,0 à 1,5 m/s en période de crue, et beaucoup plus faible le reste de l'année.

#### 8.1.2 Régime des glaces

Les conditions de glace du fleuve Saint-Laurent entre Montréal et Québec sont répertoriées régulièrement pendant l'hiver. Une analyse des documents permet de dégager le régime des glaces dans le secteur à l'étude.

À la hauteur de Sorel, les premières glaces apparaissent généralement entre le début et la mi-décembre. Des plaques de nouvelle glace se forment d'abord près des rives et dans les zones d'eau calme. Durant les premières semaines de janvier, les glaces de rive progressent plus rapidement et on note une augmentation de la concentration des glaces de dérive dans le chenal principal du fleuve. Vers la mi-janvier, une lisière de glace de rive

permanente, ancrée à la rive, couvre la majeure partie du fleuve, y compris les différents canaux, à l'exception du chenal maritime qui est soumis à de fortes concentrations de glace de dérive.

Le dégageement graduel des glaces s'amorce normalement au mois de mars. Pendant cette période, la concentration des glaces de dérive diminue et des sections de glace de rive se détachent; on voit alors apparaître d'importantes superficies d'eau libre et à la mi-avril, normalement, le fleuve est libre de glace.

Le secteur à l'embouchure du port de Sorel et à l'embouchure du Richelieu ne se couvre pas de glace permanente mais demeure plutôt soumis à de fortes concentrations de glace de dérive, et ce, même en conditions extrêmes. Par contre, le long de la rive sud, immédiatement en aval du quai de la QIT et en aval du port de Sorel, la glace se forme plus tôt étant donné la présence de zones de faibles courants.

### 8.1.3 Caractéristiques des sédiments à draguer

Quatre échantillons de sédiments de surface ont été récoltés dans le Richelieu en 1993 en face du quai existant. Ces sédiments sont surtout composés de sable dans des proportions variant de 53,6 % à 81 %. La station située la plus en amont de l'embouchure de la rivière est celle où l'on a retrouvé la plus grande proportion de particules fines, soit 44,3 % de silt et d'argile. Dans l'ensemble, ces sédiments apparaissent peu ou pas contaminés. Les concentrations en métaux sont du même ordre de grandeur à toutes les stations, sauf à la station la plus en amont où elles sont en général un peu plus élevées. Tous les paramètres se situent en deçà du niveau 2 des critères intérimaires pour l'évaluation de la qualité des sédiments, à l'exception du cadmium et du plomb, pour lesquels les résultats sont très légèrement supérieurs au niveau 2. Comparativement aux critères indicatifs de la contamination des sols, les concentrations sont situées sous le critère A.

Un autre échantillonnage a été réalisé au même endroit en janvier 1995 sur les sédiments en profondeur (échantillon composite de trois carottes à 3 m de profondeur). La granulométrie de cet échantillon composite se présente comme suit: 24,4% de gravier, 37,9 % de sable, 27,4 % de silt et 10,3 % d'argile. Les logs de forage montrent que la granulométrie des sédiments va généralement en diminuant de la surface vers les couches plus profondes, passant de sable fin silteux à du silt argileux puis à de l'argile silteuse. Pour la station la plus en aval, la granulométrie est de sable fin avec trace de silt surtout le profil, à l'exception des 40 derniers centimètres où l'on retrouve de l'argile silteuse. Pour tous les métaux, les concentrations sont en deçà du niveau 1 pour l'évaluation de la qualité des sédiments ou légèrement au delà de ce niveau. Les résultats se retrouvent pas ailleurs sous le critère A pour l'évaluation de la qualité des sols, sauf pour l'étain où la valeur est dans la plage A-B. Toutes les valeurs de HAM (hydrocarbures aromatiques monocycliques volatils) et de HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques) sont sous le critère A pour l'évaluation des sols.

Finalement, en 1985, dans le cadre d'un autre projet, des échantillons ont été prélevés dans l'aire de dragage prévue au niveau du nouveau quai. À la station la plus près du quai actuel, les sédiments étaient surtout constitués de silt sableux alors que pour les stations les plus au large, on retrouvait du sable silteux avec trace de gravier ou encore du sable

avec trace de silt et de gravier. En ce qui concerne les métaux, plusieurs paramètres se retrouvaient entre les niveaux 2 et 3 des critères intérimaires pour l'évaluation de la qualité des sédiments (cadmium, cuivre, mercure, plomb, chrome). Comparativement aux critères pour les sols contaminés, seul le cuivre d'un échantillon se situait dans la plage B-C, toutes les autres valeurs étant sous le critère B.

## 8.2 MILIEU BIOLOGIQUE

Au plan biologique, le secteur immédiat du projet offre un habitat assez pauvre et peu propice à supporter une grande variété d'espèces fauniques, en raison surtout de la nature des berges qui bordent les rives. En effet, ces berges sont soumises à une érosion assez intense due aux vagues, aux glaces et/ou aux courants, ce qui ne permet pas l'implantation d'une végétation aquatique ou semi-aquatique. Par ailleurs, les activités reliées à la voie maritime et la présence de berges artificielles le long de la rive sud limitent les possibilités de développement et d'habitats propices à la sauvagine et aux poissons.

Ainsi, la révision des études réalisées dans ce secteur n'a fait ressortir aucun site de fraie particulier et aucun herbier constituant un habitat intéressant pour la sauvagine ou l'ichtyofaune. Les périodes de migration et de fraie des principales espèces de poissons susceptibles d'être rencontrées dans ce secteur (chatte de l'est, meunier noir, perchaude, mène d'argent, barbotte brune et achigan à grande bouche) sont au printemps.

Il en va toutefois autrement de l'archipel de Berthier-Sorel et du lac Saint-Pierre, plus en aval, qui constituent des habitats de choix pour plusieurs espèces de poissons, d'oiseaux, d'amphibiens et de mammifères semi-aquatiques et terrestres.

## 8.3 MILIEU HUMAIN

Les installations portuaires sont situées dans la municipalité de Saint-Joseph-de-Sorel, à l'intérieur de la municipalité régionale de comté (MRC) Le Bas-Richelieu. Le secteur où sont situées les installations terrestres ainsi que les aires d'entreposage des Services de Quai Fagen inc. est zone industrielle. Tout autour, on retrouve des zones résidentielles ainsi que quelques zones publiques; celles-ci sont situées à plus de 400 m du futur quai.

L'utilisation et la vocation industrielle de ce secteur le rendent peu propice aux activités récréatives et touristiques. Les activités sont surtout concentrées au niveau de l'archipel de Berthier-Sorel, où l'on pratique la navigation de plaisance, la pêche ainsi que la chasse sportive.



## 9. PRINCIPAUX IMPACTS APPRÉHENDÉS

Pour les phases d'aménagement, de construction et d'exploitation du projet, décrire sommairement les principaux impacts (milieux naturel et humain) susceptibles d'être causés par la réalisation du projet.

Les travaux de refecton du quai existant, de construction du nouveau quai, de dragage et de mise en place des sédiments sont susceptibles de remettre des matières en suspension dans la colonne d'eau. Selon les indications des échantillonnages passés, les sédiments à extraire sont de nature relativement grossière et ne présentent pas de contamination supérieure au critère intérimaire de niveau 2. Compte tenu de cela, les particules remises en suspension devraient sédimenter relativement rapidement. Le panache de dispersion devrait suivre la berge avec le courant provenant de la rivière. La période de réalisation des travaux sera choisie de façon à éviter les périodes sensibles des espèces ichthyennes pouvant se retrouver dans le secteur.

Par ailleurs, la présence du nouveau quai modifiera légèrement les conditions hydrodynamiques à la confluence de la rivière avec le fleuve. Une évaluation de l'importance de ces modifications, et de leur effet sur la sédimentologie du secteur seront faites dans le cadre de l'étude d'impact.

Le nouveau quai ainsi que la mise en place des sédiments à l'arrière de celui-ci empiéteront de façon permanente dans le milieu aquatique. Toutefois, ce secteur présente peu de potentiel pour le développement de la végétation aquatique ainsi que pour la faune aquatique ou avienne.

Ajoutons finalement que la présence du nouveau quai et les modifications aux installations actuelles généreront un impact positif pour le développement industriel du secteur, et des retombées économiques pour la région de Sorel-Tracy.

## 10. CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET

Indiquer le calendrier selon les différentes phases de réalisation du projet et en tenant compte du temps requis pour la préparation de l'étude d'impact et le déroulement de la procédure.

Compte tenu des délais nécessaires aux différentes étapes de la procédure administrative de la Loi sur la qualité de l'environnement (avis de projet, directive, étude d'impact, avis de recevabilité, consultation publique, avis environnemental, décret, certificat d'autorisation), le promoteur prévoit réaliser son projet dans environ 3 ans, soit à l'été 2000. Les travaux comme tels seront étalés sur une période de 8 ou 9 mois, dont les deux derniers seront réservés aux travaux de finition de surface.

## **I 1. PHASES ULTÉRIEURES ET PROJETS CONNEXES**

Mentionner, s'il y a lieu, les phases ultérieures du projet et tout autre projet susceptible d'influencer la conception du projet proposé.

Pour l'instant, il n'est pas prévu de phases ultérieures au projet. A notre connaissance, il n'existe pas d'autres projets susceptibles d'influencer la conception du projet proposé.

## **12. MODALITÉS DE CONSULTATION DU PUBLIC**

Mentionner, s'il y a lieu, les diverses formes de consultation publique prévues au cours de l'élaboration de l'étude d'impact. Le cas échéant, inclure le plan de communication envisagé.

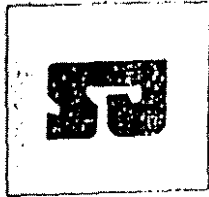
Comme dans tout projet d'étude d'impact, il est prévu rencontrer les principaux intervenants du secteur, particulièrement ceux qui oeuvrent au niveau de la municipalité et de la MRC. Tout autre organisme qui pourrait avoir un intérêt au projet et qu'on jugera nécessaire de rencontrer sera consulté.

Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Signé le 24 juillet 1997







VILLE DE  
SAINT-JOSEPH-DE-SOREL

700 rue Montcalm, Saint-Joseph de Sorel (Québec) J3R 1C9  
Téléphone (514) 742-JIM

# CERTIFICAT DE CONFORMITE

"PROJET"

AMENAGEMENT D'UN TERRAIN INDUSTRIEL  
EN TERMINAL DE TRANSBORDEMENT  
(SECIEUR POINTE-AUX-PINS)

**A QUI DH DROIT,**

Je soussigné, secrétaire-trésorier de la Ville de Saint-Joseph-de-Sorel, certifie par la présente que le projet soumis par "Les Services de quai Fagen", qui consiste à aménager en terminal de transbordement d'acier le terrain formé des lots mentionnés ci bas, ne contrevient à aucun des règlements municipaux de la Ville de Saint-Joseph-de-Sorel].

Les lots concernés qui font partie du cadastre de la Paroisse de Saint-Pierre-de-Sorel sont les suivants:

P-1, P393, 1-P385, 1-P386, 1-P410, 1-P411, 1-P412, 1-P413,  
1-P414, 1-P438, 1-P439, 1-P440, 1-441, 1-442, 1-443, 1-P444,  
1-457, 1-458, 1-459, 1-460, 1-461, 1-462, PI, Bloc 3, Bloc 6, lot  
d'eau

Le présent certificat ne dispense toutefois pas le détenteur d'obtenir les permis ou autres autorisations requises en vertu des autres lois et règlements fédéraux et provinciaux.

Saint-Joseph-de-Sorel, ce 4<sup>e</sup> jour du mois de février 1994.

Le Secrétaire-trésorier

  
Jean-Guy Trépanier