

**ANNEXE 2**

---

**AVIS DE PROJET ET LETTRE DE PÊCHES ET OCÉANS  
CANADA**



## PROJET DE MISE AUX NORMES ET D'AMÉLIORATION DU QUAI N° 19

---



**AVIS DE PROJET**





## **PROJET DE MISE AUX NORMES ET D'AMÉLIORATION DU QUAI N° 19**

---

### **AVIS DE PROJET**

**FÉVRIER 2006**



N/Réf. : 24536-350

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

## TABLE DES MATIÈRES

Liste des figures.....	iii
Liste des cartes.....	iii
1. Promoteur .....	1
2. Consultant mandaté par le promoteur.....	1
3. Titre du projet.....	1
4. Objectifs et justification du projet .....	2
4.1 Contexte historique .....	2
4.2 Situation actuelle.....	2
5. Localisation du projet .....	6
6. Propriété des terrains.....	9
7. Description du projet et de ses variantes .....	10
7.1 Variantes du projet .....	10
7.2 Description du projet .....	11
8. Composantes du milieu et principales contraintes à la réalisation du projet.....	14
8.1 Milieu physique .....	14
8.1.1 Caractéristiques hydrologiques .....	14
8.1.2 Régime des glaces.....	15
8.1.3 Régime sédimentologique.....	15
8.1.4 Qualité de l'eau.....	18
8.2 Milieu biologique .....	18
8.3 Milieu humain .....	19
9. Principaux impacts appréhendés.....	20
9.1 Impacts liés aux travaux de construction .....	20
9.2 Impacts liés à la présence et à l'exploitation.....	20
10. Calendrier de réalisation du projet .....	21
11. Phases ultérieures et projets connexes .....	21
12. Modalités de consultation du public .....	21

## TABLE DES MATIÈRES

13. Remarques.....	22
14. Signature.....	22

### ANNEXE

Annexe Photo-montage de Sorel-Industries Ltd., le 16 août 1941

## LISTE DES FIGURES

Figure 1	Vue aérienne du quai 19 en 1978 .....	4
Figure 2	Vue aérienne du quai no 19 en 2004 et empreinte du projet dans le milieu .....	13
Figure 3	Zone de sédimentation.....	17

## LISTE DES CARTES

Carte 1	Localisation du projet à l'étude.....	7
Carte 2	Tenure des terres .....	8
Carte 3	Aménagement prévu .....	12

À l'usage du ministère de l'Environnement	Date de réception : _____
	Numéro de dossier : _____

## 1. PROMOTEUR

**Nom :** Terminal maritime Sorel-Tracy  
**Adresse :** 961, boulevard Champlain  
Québec (Québec)  
G1K 7E5  
**Téléphone :** (418) 522-4701  
**Télécopieur :** (418) 522-5662  
**Responsable du projet :** Normand Giroux

## 2. CONSULTANT MANDATÉ PAR LE PROMOTEUR

**Nom :** Roche Itée, Groupe-conseil  
**Adresse :** 3075, chemin des Quatre-Bourgeois  
Sainte-Foy (Québec)  
G1W 4Y4  
**Téléphone :** (418) 654-9600  
**Télécopieur :** (418) 654-9699  
**Responsable du projet :** Claude Vézina

## 3. TITRE DU PROJET

Projet de mise aux normes et d'amélioration 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.*

### **4.1 CONTEXTE HISTORIQUE**

L'embouchure du Richelieu fait l'objet d'aménagement et d'activités portuaires depuis au moins la fin du 19<sup>e</sup> siècle. Une brève recherche de documents historiques a permis de retrouver des plans datant du tout début du 20<sup>e</sup> siècle et illustrant des ouvrages d'accostage (quais, caissons) sur le site maintenant occupé par le quai n° 19.

Au début des années 40, Sorel Industries Ltd. occupait une très grande superficie de terrain en rive gauche de l'embouchure du Richelieu (voir photo-montage en annexe). À ce moment là, les infrastructures d'accostage comprenaient déjà un quai continu d'environ 213 m de long, prolongé de deux caissons de bois (vers le sud) permettant une longueur additionnelle d'accostage d'environ 137 m. D'autres caissons de bois plus en amont permettaient l'accostage de bateaux de plus petite dimension.

En 1978, la situation est un peu la même et les caissons de bois au sud du quai n° 19 sont encore utilisés pour permettre l'accostage de deux navires en même temps (voir figure 1)

### **4.2 SITUATION ACTUELLE**

La compagnie Terminal maritime Sorel-Tracy opère le quai n° 19 pour le transbordement de produits finis ou semi-finis en acier ainsi que d'autres marchandises de nature variée (vrac, conteneurs, etc.) et loue les postes à quai 5 et 6, sur la rive droite du Richelieu. Avec ses 216 mètres de longueur, le quai n° 19, situé à l'embouchure de la rivière Richelieu peut recevoir efficacement un seul navire ou encore en accueillir deux en même temps avec certaines contraintes d'accostage et de déchargement car les navires commerciaux qui fréquentent ces installations portuaires ont en moyenne plus de 150 mètres de longueur, (figure 1). La plupart du temps, lorsqu'un deuxième navire se présente, il doit être dirigé vers un des quais (n°5 et n°6) situés sur la rive opposée, « Les Élévateurs de Sorel », en attendant que le quai n° 19 se libère ou encore pour y être déchargé. Dans ce dernier cas, les produits finis ou semi-finis doivent alors être acheminés par voie terrestre sur le site d'entreposage du Terminal maritime Sorel-Tracy, ce qui augmente de manière importante les coûts d'opération de la compagnie et les impacts sur la circulation. On évalue d'ailleurs à plusieurs milliers, le



nombre de transports par camion réalisés au cours d'une année, ce qui constitue une source de bruit significative pour le secteur.

Pour remédier définitivement à cette situation, le quai n° 19 doit faire l'objet d'une mise aux normes afin de non seulement répondre au standard actuel des quais industriels modernes (minimum 300 m) et ainsi accueillir deux navires commerciaux de taille standard mais également dans le but d'améliorer les activités de transbordement menées au quai n° 19. Pour ce faire, une extension d'environ 100 mètres doit donc être construite afin d'atteindre une longueur totale de près de 316 mètres, ce qui demeurera en dessous de la longueur d'accostage aménagé au début des années 40 (350 m).

Soulignons le fait **qu'aucun dragage** n'est requis pour la réalisation du présent projet et le projet de mise aux normes du quai n° 19 **ne modifie en rien l'usage actuel** qui en est fait, ni celui du Terminal maritime Sorel-Tracy.

Le projet vise donc à redonner au quai n° 19 la possibilité de recevoir deux navires à la fois, comme c'était le cas dans le passé, mais cela selon des normes modernes d'opération et d'efficacité. Il est important de souligner que la Compagnie Terminal maritime Sorel-Tracy opère le quai 19 depuis 1996 et que depuis cette date l'achalandage du quai est d'environ 75 bateaux par année. Le projet de mise aux normes et d'amélioration du quai 19 ne modifiera en rien l'achalandage du quai qui demeurera de l'ordre de 75 bateaux par année dans l'avenir.

## 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 municipalités). Préciser la Municipalité Régionale de Comté. Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale de localisation du projet.*

Le Terminal Maritime Sorel-Tracy est situé à l'embouchure de la rivière Richelieu sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 70 km au nord-est de Montréal. Le projet à l'étude est situé sur la rive gauche de la rivière Richelieu, à sa confluence avec le fleuve Saint-Laurent. La carte 1 localise le projet à l'étude. Les lots touchés par le projet sont les suivants : une partie du lot 1 (Pt-1), correspondant, entre autres, au site du quai n° 19 existant et au site connu sous le nom de Pointe-aux-Pins, ainsi qu'un lot d'eau situé en bordure du fleuve Saint-Laurent (blocs 3 et 6), tel qu'indiqué sur le plan de cadastre de la Paroisse de Saint-Pierre-de-Sorel (voir carte 2).

## 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, spécifiés à la section 5, sont depuis 2 ans la propriété du Terminal maritime Sorel-Tracy (numéro 9026-8186).

Mentionnons enfin qu'en 1994, la ville de Saint-Joseph-de-Sorel a accordé au Terminal maritime Sorel-Tracy un certificat de conformité pour l'aménagement d'un terrain industriel en terminal de transbordement dans le secteur de Pointe-aux-Pins.

## **7. DESCRIPTION DU PROJET ET DE SES VARIANTES**

*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 VARIANTES DU PROJET**

Le projet de mise aux normes et d'amélioration du quai n° 19 a fait l'objet de trois (3) scénarios de réalisation : (1) en développant le côté nord du quai existant (vers le fleuve Saint-Laurent), (2) en développant le côté sud du quai existant (vers l'amont de la rivière), (3) en développant le côté nord et le côté sud du quai existant.

Le premier scénario, soit le développement du quai existant vers le côté nord (en direction du fleuve Saint-Laurent), est privilégié compte tenu d'abord de l'arrangement physique des lieux. La rivière Richelieu présente en effet du côté sud du quai n° 19 une courbe vers l'est de sorte que le développement du quai de ce côté nécessiterait un angle d'environ 20° par rapport à la direction du quai existant. Ce scénario présente donc un inconvénient non négligeable sur le plan de la flexibilité d'utilisation des postes à quai. Par ailleurs, pour des raisons de sécurité de navigation, le premier scénario est favorisé étant donné le rétrécissement rapide de la rivière à mesure que l'on y pénètre et les dimensions importantes des navires qui accostent au quai.

Enfin, il faut souligner que le développement du quai vers le sud nécessiterait des travaux de dragage afin d'y assurer une profondeur d'eau suffisante. L'aire à draguer serait de l'ordre de 5000 m<sup>2</sup> (100 m x 50 m) et impliquerait l'enlèvement et la disposition d'environ 19 000 m<sup>3</sup> de matériel. Pour toutes ces raisons, le premier scénario (développement du quai vers le fleuve) est celui qui est retenu. Ce scénario ne nécessite aucun nouveau dragage ni pour la construction, ni pour plusieurs années d'exploitation du quai. Il convient également de souligner que l'extrémité nord du quai n° 19 a déjà été prolongée par un encaissement de bois d'environ 21 m de long. Ces vestiges ont été observés lors d'une inspection sous-marine effectuée en juillet 2005.

## 7.2 DESCRIPTION DU PROJET

Dans son état actuel, le quai n° 19 mesure 8 mètres de large et 216 mètres de long avec une profondeur d'eau d'environ 10,5 mètres par rapport au niveau des basses eaux.

L'accostage de deux navires bout à bout requiert le développement du quai existant sur 100 mètres de long par 8 mètres de large pour atteindre les standards d'efficacité des quais industriels actuels. La longueur totale du quai sera donc d'environ 316 mètres. La carte 3 présente l'aménagement prévu et la figure 2 illustre son empreinte dans le milieu actuel.

La nouvelle surface du quai sera recouverte d'une dalle de béton afin de soutenir les opérations de chargement et de déchargement des marchandises qui nécessitent l'emploi d'équipements lourds (grues, chargeurs, etc.). Cette dalle de béton vise également à répartir les pressions induites en surface et sur les murs du quai par la surcharge d'équipement ou la charge vive répartie.

La nouvelle partie du quai sera réalisée à l'aide d'un mur-rideau en palplanches d'acier. Le mur de palplanches sera foncé jusqu'au niveau – 21,0 mètres environ. Un tel foncement est nécessaire compte tenu de la mauvaise qualité des sédiments 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. L'intérieur de la partie prolongée sera rempli sur toute sa largeur avec de la pierre de carrière « propre » dont les teneurs respecteront les critères A du MENV (1999).

L'arrière de la façade ouest du quai sera comblé de façon à faire la jonction avec la rive existante, créant ainsi une aire de manœuvre indispensable pour le déchargement des navires. Des travaux d'enrochement seront aussi réalisés sur une longueur d'environ 175 mètres du côté nord du quai (vers le fleuve Saint-Laurent) afin de stabiliser la rive. La superficie totale des ouvrages à réaliser (quai et aire de manœuvre) est d'environ 2500 m<sup>2</sup>.

Enfin, l'installation des équipements usuels (bollards, échelles et système de défense) sera également effectuée dans le cadre des travaux de mise aux normes du quai existant.

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

*Pour l'emplacement envisagé, décrire brièvement les milieux naturel et humain 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, préoccupations majeures de la population, etc.).*

### 8.1 MILIEU PHYSIQUE

#### 8.1.1 Caractéristiques hydrologiques

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, favorisant ainsi l'écoulement dans ce sens.

L'embouchure du Richelieu constitue un secteur particulier comparativement à l'écoulement général. D'une part, le Richelieu vient en confluence avec le Saint-Laurent selon un angle d'incidence de près de 90°. Le débit moyen du Richelieu (341 m<sup>3</sup>/s)<sup>1</sup> étant très faible comparativement à celui du Saint-Laurent (9850 m<sup>3</sup>/s)<sup>2</sup>, cette rencontre donne lieu à un ralentissement de l'écoulement des eaux du Richelieu.

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 tracé du chenal maritime, créant ainsi une

---

<sup>1</sup> (COVABAR, 2000)

<sup>2</sup> (MRN, 2004)

zone de faible courant à partir du quai de QIT, s'intensifiant surtout en aval de l'embouchure du Richelieu. Selon certaines observations, les vitesses d'écoulement de l'eau de la rivière Richelieu seraient de l'ordre de 1,0 à 1,5 m/s en période de crue, et beaucoup plus faibles 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. 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 dégagement 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 QIT et en aval du port de Sorel, la glace s'y forme plus tôt étant donné la présence de zones de faibles courants (Roche, 1992).

### **8.1.3 Régime sédimentologique**

Selon des études antérieures, les concentrations de matières en suspension seraient de l'ordre de 9 à 13 mg/L dans le secteur du lac Saint-Pierre. Des sédiments composés de silt argileux mélangés avec du sable sont retrouvés dans le secteur du port de Sorel-Tracy (Société des parcs industriels de Sorel-Tracy, 2003).

Un dragage d'entretien a été réalisé dans le port de Sorel dans la dernière année incluant la zone située au nord du quai 19. Cependant, le dernier dragage réalisé par Transports Canada (ou la Garde côtière canadienne) dans le secteur du quai 19 remontait au début



des années 1980. Un suivi bathymétrique avait été réalisé à partir des années 1990, de façon régulière. Ainsi, il a été possible de faire une analyse de l'évolution des fonds à l'aide de ces relevés réalisés annuellement. Les résultats de cette analyse sont montrés de façon schématique à la figure 3 pour la zone spécifique au projet. Les taux moyens de sédimentation y sont indiqués pour trois secteurs : le taux est plus fort à la limite nord de la zone en question et il diminue en se dirigeant vers le centre de la rivière. D'ailleurs, dans le chenal d'écoulement principal, au centre de la rivière, aucun changement des fonds ne peut être décelé.

Comme on peut le constater sur la figure, la zone prévue par les travaux est une zone d'intensité faible en ce qui concerne la sédimentation.

D'autres études démontrent que l'ensemble du secteur port de Sorel-Tracy est soumis à sédimentation compte tenu des faibles vitesses de courant et qu'en période de faible hydraulité le Saint-Laurent provoque des courants de retour importants favorisant la sédimentation dans ce secteur (Société des parcs industriels de Sorel-Tracy, 2003).

À cet effet, de 1968 à 2002, quelque 478 229 m<sup>3</sup> de sédiments ont été dragués dans le secteur du port de Sorel-Tracy (Société des parcs industriels de Sorel-Tracy, 2003). En 1999, un premier décret du gouvernement du Québec autorisait le dragage de quelque 20 000 m<sup>3</sup> sur une période de 10 ans et un deuxième autorisait le dragage d'un volume supplémentaire de 17 000 m<sup>3</sup> (Société des parcs industriels de Sorel-Tracy, 2003). Enfin, en 2004, un autre décret du gouvernement du Québec autorisait (Décret 1050-2004) un programme de dragage dans l'embouchure de la rivière Richelieu sur le territoire de la Ville de Sorel-Tracy pour une période de 12 ans<sup>3</sup>.

Compte tenu de l'ensemble de ces informations, il est probable que le quai projeté sera sujet à un niveau de sédimentation qui ne devrait cependant pas être plus important que celui vécu actuellement dans le secteur nord du quai 19 existant et qui nécessite un dragage une fois tous les vingt ans environ.

#### **8.1.4 Qualité de l'eau**

Bien qu'il existe très peu de données concernant la qualité de l'eau dans le secteur du port de Sorel-Tracy, celle-ci serait cependant reconnue médiocre (Société des parcs industriels de Sorel-Tracy, 2003).

## **8.2 MILIEU BIOLOGIQUE**

Le secteur immédiat au 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. En effet, ces berges sont soumises à une érosion assez intense due aux vagues, aux glaces et 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 d'habitats propices aux poissons et à la sauvagine.

Ainsi, d'après des études réalisées dans ce secteur, aucun site de fraie et aucun herbier constituant un habitat intéressant pour l'ichtyofaune ou la sauvagine n'ont été répertoriés dans le secteur (Société des parcs industriels de Sorel-Tracy, 2003; Roche, 1992).

---

<sup>3</sup> Terminal maritime Sorel-Tracy ne réalisera donc aucun dragage dans le cadre du présent projet, ni à long terme. S'il y a lieu, ces dragages seront réalisés par la Société des parcs industriels de Sorel-Tracy.

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 du Terminal maritime Sorel-Tracy 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 à l'étude, soit à l'endroit des installations portuaires et des aires d'entreposage du Terminal maritime Sorel-Tracy, est zoné industriel. Tout autour, on retrouve des zones résidentielles ainsi que quelques zones publiques situées à plus de 400 mètres environ.

Le secteur à l'étude est caractérisé par une forte concentration d'activités industrielles le rendant ainsi peu propice pour l'établissement d'activités récréatives et touristiques. Ce genre d'activité est surtout concentré au niveau de l'archipel de Berthier-Sorel, où la navigation de plaisance, la pêche ainsi que la chasse sportive y sont pratiquées (Roche, 1992).

## **9. PRINCIPAUX IMPACTS APPRÉHENDÉS**

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

### **9.1 IMPACTS LIÉS AUX TRAVAUX DE CONSTRUCTION**

La mise en place des palplanches d'acier dans le cadre du projet d'amélioration du quai n° 19 est susceptible d'affecter la qualité de l'eau par la remise en suspension des sédiments dans la colonne d'eau. La turbidité engendrée sera faible, ponctuelle et temporaire compte tenu de la nature et de la courte durée des travaux (2 à 3 mois).

Le fonçage des palplanches d'acier et la circulation des camions résultant du transport des matériaux (pierres de carrière et béton) sont également susceptibles de générer du bruit et d'affecter la qualité de vie des populations avoisinantes. Les impacts liés à ces activités seront toutefois temporaires et de courte durée. Afin d'en limiter la portée, l'horaire de travail des activités bruyantes sera restreinte de 7 h à 19 h.

Le projet de mise aux normes et d'amélioration du quai n° 19 résultera en un empiètement permanent d'environ 2500 m<sup>2</sup> sur le milieu aquatique. Soulignons que le secteur touché est fortement utilisé pour des activités portuaires et que celui-ci ne présente pas d'éléments caractéristiques propres à l'établissement, à la fréquentation et au développement de communautés biologiques diversifiées. Pour ces raisons, les impacts du projet appréhendés sur la faune et la flore sont faibles. Un projet de compensation pour la perte d'habitat du poisson sera quand même élaboré et soumis pour approbation au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et au ministère des Pêches et Océans Canada (MPOC) avant le début des travaux de mise aux normes du quai n° 19.

### **9.2 IMPACTS LIÉS À LA PRÉSENCE ET À L'EXPLOITATION**

Compte tenu du projet de compensation prévu pour la perte d'habitat du poisson, aucun impact négatif significatif sur l'environnement ne résultera de la présence et de l'exploitation du projet de mise aux normes et d'amélioration du quai n° 19, à l'exception toutefois d'un dragage d'entretien qui pourrait être requis une fois tous les vingt ans environ.

Les activités de déchargement et de chargement au quai no 19 seront réalisées plus efficacement et le transport lourd de marchandises entre les postes à quai 5-6 et le quai 19 sera éliminé, ce qui sera favorable en terme de circulation routière, de bruit et de qualité de l'air pour les résidents de Sorel-Tracy. Ceci constitue un impact positif important quand on évalue à plusieurs milliers, le nombre de transports par camion réalisés au cours d'une année.

## **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.*

Le promoteur prévoit débiter son projet à l'automne 2006. Le projet s'étalera sur une période approximative de 2 à 3 mois.

## **11. 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.*

Aucune phase ultérieure au projet n'est prévue actuellement. Sur la base des informations disponibles, il n'existe pas d'autres projets susceptibles d'influencer la conception du présent 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.*

Aucune consultation publique n'est prévue compte tenu que le projet est entièrement réalisé dans une zone industrialo-portuaire reconnue.

### 13. REMARQUES

*Inscrire tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet et au besoin, annexer des pages supplémentaires.*

COVABAR (Comité de Concertation et de Valorisation du bassin de la rivière Richelieu), 2000. Profil du bassin versant de la rivière Richelieu.

MENV (Ministère de l'Environnement du Québec), 1999. *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés*. 132 pages.

MRN (Ministère des Ressources naturelles du Canada), 2004. *Atlas du Canada*. <http://atlas.gc.ca/site/francais/learningresources/facts/rivers.html>.

Roche, 1992. Programme de dragage d'entretien décennal de la zone portuaire de QIT- Fer et Titane à Saint-Joseph-de-Sorel. Étude d'impact sur l'environnement. 70 pages et annexes.

Société des parcs industriels de Sorel-Tracy, 2003. *Dragage dans l'embouchure la rivière Richelieu, étude d'impacts sur l'environnement*. Étude préparée par Enviram Groupe-conseil. Volume 1, 132 pages et annexes, volume 2, pagination multiple.

Roche, 1993. *Étude numérique des conditions d'écoulement entre Sorel et Batiscan*. Étude de dispersion des sédiments provenant des opérations de dragage. 20 pages et annexes.

### 14. SIGNATURE

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



**Rédigé par :** Claude Vézina, directeur technique  
Environnement

**Date :** 2006-02-10



Le 30 mars 2006

Votre réf. /Your ref.

Monsieur Normand Giroux  
Terminal maritime Sorel-Tracy  
961, boulevard Champlain  
Québec (Québec) G1K 7E5

Notre réf./Our ref.

**Objet : Mise aux normes et amélioration du quai 19, terminal maritime Sorel-Tracy, rivière Richelieu.**

Monsieur,

Nous avons effectué une analyse préliminaire du projet mentionné en rubrique en vertu des dispositions sur la protection de l'habitat du poisson de la Loi sur les pêches (LP).

Selon notre compréhension, la variante retenue pour la réalisation de votre projet consiste en :

- La prolongation du quai n° 19 sur 100 m de long vers le nord;
- La mise en place d'un mur de palplanches qui sera enfoncé jusqu'au niveau - 21,0 m;
- Le remblai de l'arrière de la façade ouest du quai de façon à créer une aire de manœuvre pour le déchargement des navires;
- La mise en place d'un enrochement du côté nord de la nouvelle partie du quai sur une longueur de 175 m;
- La superficie totale des ouvrages à réaliser (quai et aire de manœuvre) serait d'environ 2 500 m<sup>2</sup>.

Telle que présentée dans le document suivant :

- Roche. Février 2006. Terminal maritime Sorel-Tracy, Projet de mise aux normes et d'amélioration du quai n° 19 – avis de projet. Présenté pour le compte du Terminal maritime Sorel-Tracy. 22 p. + annexes.

Suite à notre analyse préliminaire, nous concluons que les travaux proposés occasionneraient vraisemblablement une détérioration, une destruction et une perturbation (DDP) de l'habitat du poisson qui nécessiterait une autorisation en vertu du paragraphe 35(2) de la LP.

.../2

Lorsqu'une destruction, une détérioration, ou une perturbation de l'habitat du poisson est anticipée pour la réalisation d'un projet, la Politique de gestion de l'habitat du poisson (MPO, 1986) encourage l'examen de solutions de rechange et de modifications au projet proposé (relocalisation des travaux, échéanciers, etc.) afin d'éviter ou de réduire les effets négatifs sur l'habitat du poisson.

En ce sens, pour la mise aux normes et l'amélioration du quai 19, nous vous demandons d'évaluer les alternatives de moindre impact sur l'habitat du poisson comme, par exemple, la prolongation du quai 19 en partie vers le nord (50 m) et en partie vers le sud (50 m). Cette alternative permettrait de diminuer de façon importante les empiétements dans l'habitat du poisson tout en obtenant un quai linéaire de 316 m de long. Une solution impliquant moins d'empiétement dans l'habitat du poisson réduirait d'autant l'ampleur du projet de compensation pour les pertes engendrées et, par le fait même, les coûts y étant associés. L'évaluation des alternatives que vous nous fournirez devra être documentée avec toutes les données pertinentes à l'appui.

Si vous avez des questions au sujet de la présente ou si des changements ont été apportés aux travaux proposés, n'hésitez pas à communiquer directement avec nous en vous adressant à la soussignée.

Veillez agréer, Monsieur Giroux, l'expression de mes meilleurs sentiments.



Sophie Bérubé

Chef d'équipe, Protection de l'habitat du poisson  
Gestion de l'habitat du poisson

C.c. M. Claude Vézina, Roche Itée  
Mme Maryse Lemire, MPO- Direction des évaluations environnementales  
et des grands projets