



Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire dans la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy - Secteur Saint-Laurent

Résumé de la description initiale de projet (Partie F)

QSL International Ltée.



Services d'ingénierie



15 | 09 | 2022

Rapport
Réf. Interne: 689251-4E-L03-01



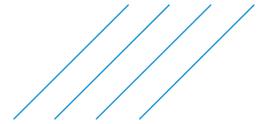
SNC • LAVALIN

Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire dans la zone industriale-portuaire de Sorel- Tracy - Secteur Saint-Laurent

Résumé de la description initiale de projet (Partie F)
QSL International Ltée

15 septembre 2022

SNC-Lavalin Projet : 689251
N/Document n° : 689251-4E-L03-01_ResumeFR (Partie F)



Page de signatures

Préparé par:

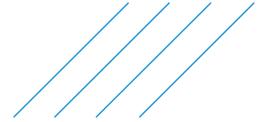
<Original signé par>

 Julie Tremblay, *biol.*
Chargée de projet
Environnement
Services d'ingénierie - Canada

Révisé par:

<Original signé par>

 Laurence Piché, *biol., M. Sc.*
Directrice
Environnement
Services d'ingénierie - Canada



Équipe de réalisation

Promoteur

M. Ivan Boileau, ing.

VP Exécutif, Partenariats stratégiques et gestion des actifs

M. Olivier Rochette, ing.

VP, Solutions d'affaires, Infrastructures et logistique

Mme Claudine Couture-Trudel, avocate, M. Fisc., MBA

VP Stratégie et affaires publiques

SNC-Lavalin inc.

Mme Laurence Piché, biol., M. Sc.

Directrice de projet

Mme Julie Tremblay, biol.

Chargée de projet

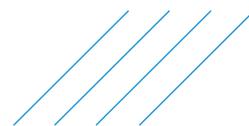


Table des matières

1	Mise en contexte	1
2	Justification du projet	1
3	Description du projet	2
3.1	Principales infrastructures et structures et ouvrages permanents	2
3.2	Infrastructures connexes	4
3.3	Principales activités d'exploitation	4
3.4	Capacité maximale du projet et taille du projet	4
3.5	Calendrier des principales activités	4
4	Solutions de rechange potentielles	5
5	Dispositions applicables	5
6	Cadre législatif	5
7	Activités de mobilisation	6
7.1	Démarche de consultation	6
8	Localisation du projet	7
9	Études environnementales et évaluations régionales se rapportant au projet	8
9.1	Évaluations régionales	8
10	Évaluation stratégique	8
11	Milieus biologique et physique	9
11.1	Description sommaire du milieu	9
11.2	Espèces exotiques envahissantes	10
11.3	Espèces en péril	10
12	Appui financier	11
13	Territoires domaniaux	11
14	Contexte sanitaire, social et économique	11



14.1	Données sociodémographiques pour la population de Sorel-Tracy	11
14.2	Données sociodémographiques pour les peuples autochtones	12
14.3	Données socio-sanitaires pour les peuples autochtones	13
14.4	Activités récréotouristiques	14
14.5	Patrimoine et archéologie	14
15	Répercussion et changements sur les composantes de l'environnement et aux conditions sanitaires, sociales et économiques des peuples autochtones	15
15.1	Changements sur les composantes de l'environnement	15
15.2	Répercussions sur les peuples autochtones	16
15.3	Changements aux conditions sanitaires, sociales ou économiques des peuples autochtones	16
16	Émissions de gaz à effet de serre	17
17	Déchets et émissions	17

Liste des figures

Figure 1	Dessin conceptuel du nouveau quai flottant sur pieux (vue en plan).....	3
----------	---	---

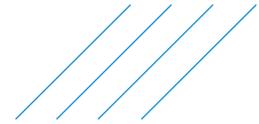
Liste des tableaux

Tableau 1	Calendrier de réalisation.....	4
Tableau 2	Données sociodémographiques pour la RMR de Sorel-Tracy	11
Tableau 3	Données sociodémographiques pour les peuples autochtones	12
Tableau 4	Matrice des interrelations	15

Liste des annexes

Annexe 1	
----------	--

Plans



Partie F : Résumé

1 Mise en contexte

QSL International Ltée (ci-après « Promoteur » ou « QSL ») est une compagnie basée à Québec et opérant plus de 60 terminaux en Amérique du Nord. Elle est responsable de la manutention de plus de 26 millions de tonnes de marchandises par année et elle possède et opère un terminal portuaire privé situé à Saint-Joseph-de-Sorel, à l'embouchure de la rivière Richelieu.

Le promoteur désire aménager un terminal portuaire dans la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy, secteur Saint-Laurent, qui est situé à 8,2 km en amont du quai de Saint-Joseph-de-Sorel, sur le site de l'ancienne centrale thermique de Tracy, qui a été démantelée et dont le site a été réhabilité.

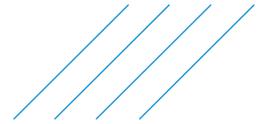
Promoteur	QSL International Ltée 961, boulevard Champlain Québec (Québec) G1K 4J9
Nom du représentant principal	M. Ivan Boileau QSL International Ltée 961, boulevard Champlain Québec (Québec) G1K 4J9 T : (418) 522-4701 ivan.boileau@qsl.com

2 Justification du projet

Le terminal portuaire de Saint-Joseph-de-Sorel exploité par QSL est présentement au maximum de sa capacité, et d'importants temps d'attente pour les navires sont engendrés par cette congestion. L'attente des bateaux peut parfois atteindre jusqu'à 30 jours avant déchargement, en haute saison. En 2021, le temps d'attente sur le fleuve s'élevait à 289 jours. Ce deuxième poste à quai à Sorel contribuerait à réduire considérablement le temps d'attente des navires au large (objectif de réduction de 200 jours d'attente). Le nouveau quai permettrait également de réduire la circulation des camions au sein de la communauté de Saint-Joseph-de-Sorel, les redirigeant vers une zone industrielle (secteur Saint-Laurent) plus éloignée des quartiers résidentiels.

De plus, il existe des restrictions sur les dimensions et les tonnages maximaux pour emprunter la voie maritime et certains navires doivent être déchargés d'une partie de leur cargaison avant de pouvoir remonter la voie maritime en amont. L'ajout d'un quai permettra d'alléger plus rapidement les navires qui empruntent ensuite la voie maritime, réduisant les délais de livraison, ce qui provoquera également une diminution des coûts.

L'ajout d'un nouveau quai, combiné à des installations d'entreposage et éventuellement à une aire de transition multimodale, représenterait une offre nouvelle au marché qui diminuerait le temps de transbordement des navires et améliorerait la fluidité de la chaîne logistique. L'emplacement de ce nouveau terminal permettrait à la fois l'accès au fleuve, à la voie ferrée et à l'autoroute 30.



Le quai serait opéré dans la zone industrialo-portuaire (Zone IP) de Sorel-Tracy et fait partie intégrante de la stratégie maritime du gouvernement du Québec qui vise à « offrir un environnement d'affaires favorable aux investissements privés dans les secteurs de la fabrication, du transport et de la logistique » en procurant « un accès plus direct aux intrants et à une distribution adéquate des marchandises vers les marchés nord-américains et internationaux ».

Au nouveau terminal portuaire, la réception et la manutention de différents engrais, de sel de voirie et des composantes d'acier sont anticipées. La mise en place d'un nouveau terminal portuaire permettrait notamment d'approvisionner les producteurs agricoles en engrais et semences, tout en leur permettant d'exporter leur produit. Un nouveau quai dans la région de Sorel pourrait attirer de nouveaux investisseurs et supportera la capacité régionale d'attirer et de soutenir les investissements dans le secteur maritime. Des retombées économiques additionnelles importantes sont donc prévisibles pour la région.

De façon globale, le projet permet une réduction des GES émis par la réduction du temps d'attente des bateaux au large et la diminution du camionnage entre le quai existant de Saint-Joseph et l'entrepôt à plusieurs kilomètres.

3 Description du projet

Deux types de quais sont présentement à l'étude, soit un quai flottant avec fondation sur pieux (Option A) ou fondation sur piles de béton armé (Option B). L'option B est présentée comme solution de rechange à la section 4. Les plans sont disponibles à l'annexe 1.

3.1 Principales infrastructures et structures et ouvrages permanents

Le projet de terminal maritime vise les activités suivantes :

- › L'utilisation d'une zone d'entreposage comprenant un entrepôt (9 704 m²) et d'une aire d'entreposage extérieure à ciel ouvert (17 500 m²);
- › La construction d'un quai flottant (barge flottante) avec fondation sur pieux ayant la capacité de recevoir des navires de plus de 25 000 TPL;
- › La construction de deux ducs-d'Albe constitués de 12 pilotis;
- › La construction d'une pile de béton où sera fixé un tangon (poutre horizontale mobile pour l'amarrage des bateaux);
- › La construction d'un convoyeur électrique sur la section transversale du quai pour l'acheminement de matériaux en vrac des bateaux vers l'entrepôt et vice-versa;
- › L'utilisation des prises d'eau existantes de l'ancienne centrale thermique pour fixer le quai de transbordement et amarrer les bateaux à quai;

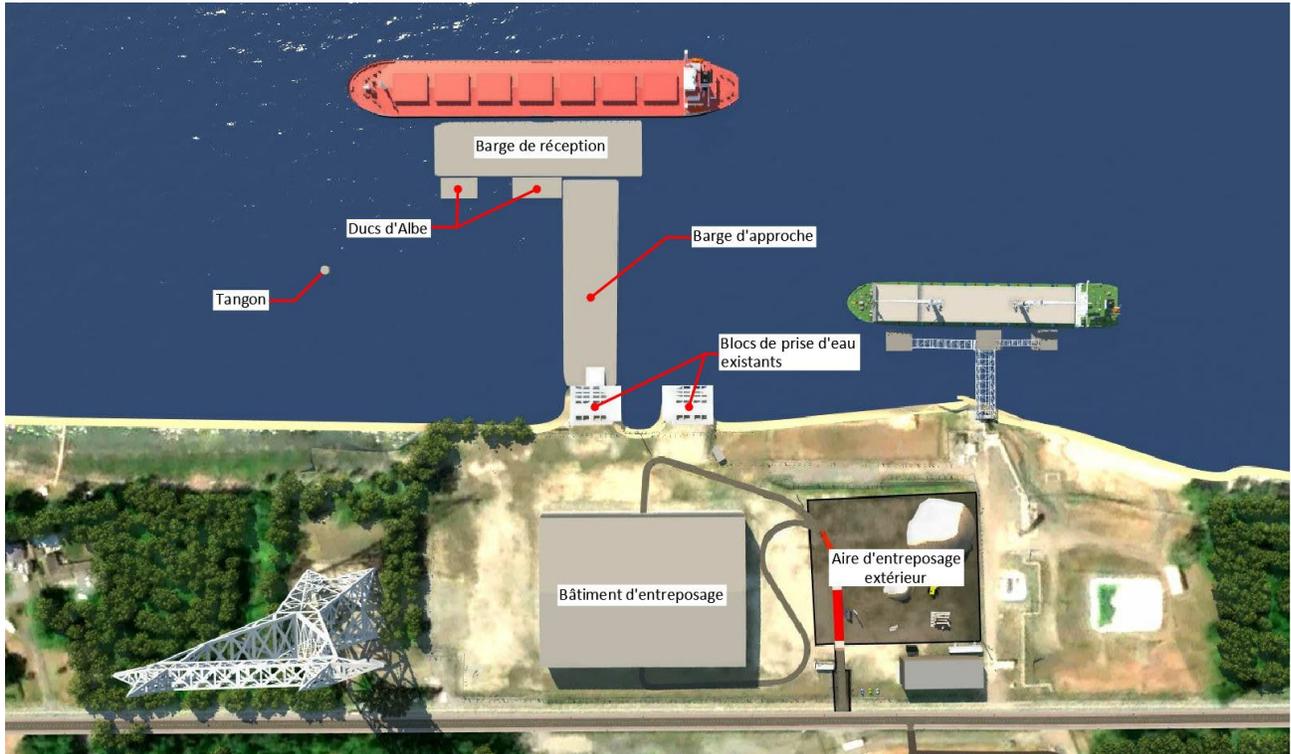
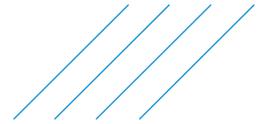


Figure 1 Dessin conceptuel du nouveau quai flottant sur pieux (vue en plan)



3.2 Infrastructures connexes

Selon la demande des secteurs agricole et industriel et la vision de la Ville de Sorel-Tracy, les infrastructures connexes suivantes pourraient être développées dans une phase ultérieure, mais aucun calendrier de mise en œuvre n'est présentement envisagé :

- › La construction d'une voie ferrée parallèle à celle du CN sur une distance d'environ 300 mètres;
- › La construction des aiguillages requis pour le raccordement au réseau existant;
- › La construction d'une voie en Y et d'une voie d'accès routier au boulevard Marie-Victorin pour permettre à d'autres usagers d'accéder aux installations ferroviaires;
- › La construction d'une tour de transfert et d'un convoyeur électrique pour assurer le passage de la marchandise en vrac au-dessus de la route 132;
- › La construction d'une voie de contournement du réseau local avec accès rapide à la sortie 135 de l'autoroute 30.

3.3 Principales activités d'exploitation

Les activités prévues sont limitées au déchargement de navires. La marchandise en vrac est principalement visée par les opérations futures bien que certaines marchandises d'acier et de pièces surdimensionnées pourraient y être également manutentionnées.

3.4 Capacité maximale du projet et taille du projet

À l'ultime, le quai, d'une longueur d'environ 145 m, pourrait accueillir en exploitation 35 vraquiers par année, pour un tonnage total déchargé d'environ 440 000 tM/an. Selon l'évolution du couvert de glace, les barges pourraient être retirées l'hiver et le quai serait opéré 9 mois par année.

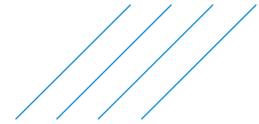
De telles activités pourraient générer du camionnage hors site de l'ordre de 6 000 véhicules/an au démarrage des activités. À l'ultime, un maximum de 14 600 voyages/an de camion pourrait être vécu avec un quai exploité au maximum de sa capacité.

3.5 Calendrier des principales activités

Les principales étapes menant à l'opération du nouveau terminal sont présentées au tableau 3-1.

Tableau 1 Calendrier de réalisation

Activités	Échéancier
Études préparatoires	
Dépôt de la description initiale du projet	Septembre 2022
Dépôt de la description détaillée du projet et réponses au sommaire des questions	Décembre 2022
Publications des versions finales des plans et des Lignes directrices individualisées par l'Agence	Mars 2023 (fin du 180 jours)
Processus d'étude d'impact	
Dépôt de l'étude d'impact	Février 2024 (11 mois)
Évaluation d'impact par l'Agence	Décembre 2024 (jusqu'à 300 jours)
Déclaration de décision par le ministre	Janvier 2025 (30 jours)
Post-décision	



Activités	Échéancier
Début des travaux de construction du quai	Printemps 2025
Fin des travaux de construction	2027*

*à confirmer en fonction de la période d'interdiction des travaux en milieu aquatique

- Aucune date limite pour les opérations du site n'est fixée. C'est donc dire qu'aucune activité en lien avec une fermeture/désaffectation du site n'est envisagée.

4 Solutions de recharge potentielles

Parmi les solutions de recharge potentielles étudiées, les solutions suivantes ont été écartées :

- › L'agrandissement et la modification des opérations au quai existant de Saint-Joseph-de-Sorel;
- › La construction d'un quai formé d'une jetée avec empiérement de protection, puis d'une zone de chargement/déchargement en tête de quai soutenu par des palplanches d'acier enfouies au fond marin;
- › La construction d'un quai configuré en « T ».

Il est à noter qu'en raison des orientations et de la volonté de développement du territoire de la Ville de Sorel-Tracy, de contraintes géographiques et géotechniques et de la disponibilité du site à vocation industrielle déjà réhabilité, il n'a pas été considéré d'autres sites pour réaliser le projet.

Les solutions de recharge potentielles suivantes sont à l'étude :

- › La construction d'un quai hybride avec barge de réception flottante et tablier fixe sur piles pour la section d'approche.

5 Dispositions applicables

Puisque le nouveau terminal maritime est conçu pour recevoir des embarcations variées allant de barges à des navires et possédant une capacité de charge variant entre 10 000 et 35 000 TPL, le projet est assujéti à la *Loi sur l'évaluation des impacts*, conformément à la disposition de l'annexe du *Règlement sur les activités concrètes* (DORS/2019-285) suivante :

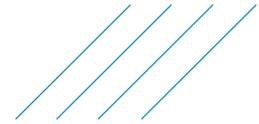
52 : La construction, l'exploitation, la désaffectation et la fermeture d'un nouveau terminal maritime conçu pour recevoir des navires de plus de 25 000 TPL.

6 Cadre législatif

Au niveau fédéral, des autorisations et permis pourraient être exigés par les autorités fédérales :

- › En vertu de la *Loi sur les pêches* (L.R.C., 1985, chap. F-14) (MPO).
- › Aux termes de la *Loi sur les espèces en péril* (L.C. 2002, ch. 29) (ECCC et MPO)
- › En vertu de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes* (L.R.C. (1985), ch. N-22) (TC)

Au niveau provincial, le projet sera évalué conformément à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement du Québec méridional. Après l'obtention du décret ministériel, des autorisations et permis pourraient être requis (liste non exhaustive) :



- › En vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (RLRQ, chapitre Q-2) (MELCC)
- › Aux termes de la *Loi sur le patrimoine culturel* (P-9.002) et du *règlement sur la recherche archéologique* (P- 9.002, r. 2.1) (MCC)
- › En vertu de la *Loi sur les espèces menacées et vulnérables* (E- 12.01) (MELCC et MFFP)
- › En vertu de la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune* (ch. C-61.1) (MFFP)

Le projet est également encadré par toutes les exigences réglementaires de la ville de Sorel-Tracy.

7 Activités de mobilisation

7.1 Démarche de consultation

Les premières activités d'information publiques ont eu lieu dès la fin de l'année 2020, lorsque la Ville de Sorel-Tracy a annoncé en conférence de presse qu'elle s'associait à QSL pour développer la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy, secteur Saint-Laurent.

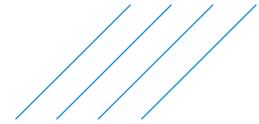
En février 2021, une campagne publicitaire au sujet du projet de développement de la zone industrialo-portuaire à Sorel-Tracy a été lancée pour informer les citoyens et différentes initiatives ont été mises sur pied.

À ce jour, plusieurs groupes environnementaux et socio-économiques locaux ont été invités à des rencontres sur invitation. Les instances, les organismes allochtones et les communautés autochtones suivants ont été rencontrés :

- › Député provincial (CAQ);
- › Représentants du ministère des Transports du Québec;
- › Conseil des maires de la municipalité régionale de comté (MRC) de Pierre-de Saurel;
- › Député fédéral (Bloc Québécois);
- › Société des parcs industriels de Sorel-Tracy;
- › Société de développement économique Pierre-de-Saurel;
- › Chambre de commerce et d'industrie de Sorel-Tracy;
- › Représentants du domaine hydrique du MELCC;
- › Administration de pilotage des Laurentides;
- › Ministère fédéral Transports Canada;
- › Ministère de l'Économie et de l'innovation du Québec;
- › Kildair Services;
- › Corporation de pilotage du Saint-Laurent central;
- › Administration portuaire de Montréal;
- › COVABAR (Comité de concertation et de valorisation du bassin de la rivière Richelieu);
- › Comité ZIP du Lac Saint-Pierre;
- › Corporation de développement communautaire Pierre-De Saurel (CDC);
- › Carrefour jeunesse-emploi de Pierre-De Saurel;
- › Conseil Mohawk de Kahnawake [Mohawk Council of Kahnawake (MCK)].

Un dialogue a également été engagé avec les représentants de ces communautés :

- › Mohawks de Kahnawake;
- › Mohawks de Kanesatake;
- › Mohawks d'Akwesasne;



- › Abénakis d'Odanak;
- › Abénakis de Wôlinak;
- › Hurons-Wendats de Wendake.

QSL impliquera plus étroitement les membres du Grand Conseil de la Nation Waban-Aki (GCNWA) puisque le projet est situé sur leur Nitassinan. Ils seront impliqués notamment pour la réalisation des travaux additionnels sur le terrain dans le cadre de l'étude d'impact environnemental, pour la réalisation d'une étude d'utilisation et d'occupation traditionnelle et pour la réalisation d'une étude de potentiel archéologique.

À ce stade-ci des démarches de consultations, les principaux enjeux et commentaires soulevés sont les suivants : sécurité de la navigation et la proximité du quai voisin, qualité de l'air et de l'eau (émissions de particules et risques de déversements accidentels lors du transbordement), bruit, aspects socio-économiques (création d'emplois, partenariats locaux), faune (protection des espèces fauniques à statut précaire, protection des poissons, impact sur le fond marin), augmentation du trafic maritime vers le lac Saint-Pierre.

Un plan de mobilisation future sera préparé dans le cadre de l'étude d'impact en collaboration avec les diverses communautés identifiées.

8 Localisation du projet

Le projet de construction et d'exploitation du nouveau terminal portuaire est localisé dans le secteur Saint-Laurent de la Zone IP de Sorel-Tracy, dans la MRC de Pierre-De Saurel, dans la région administrative de la Montérégie. Selon le schéma d'aménagement de la MRC, l'affectation est « Industrielle ».

La zone d'étude restreinte (11,0 ha) comprend les infrastructures projetées et les lots sur lesquelles elles sont situées. Elle se situe dans une zone industrialo-portuaire active. La ville de Sorel-Tracy est propriétaire des lots sur lesquels sont projetées les infrastructures.

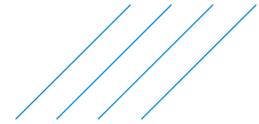
Les coordonnées géographiques des emplacements proposés des principales installations permanentes et connexes sont :

- › Le point central d'accostage des navires et embarcations : 45°59'47.56"N, 73°10'31.45"O
- › Le point de fixation du quai au rivage : 45°59'45.87"N, 73°10'25.72"O
- › Le point central de l'entrepôt: 45°59'47.53"N, 73°10'19.83"O

Des résidences et immeubles habités du projet se situent à 200 m au sud de l'entrepôt (terminal) et à 350 m au nord.

Le projet est situé en partie dans le fleuve Saint-Laurent, zone où plusieurs Premières Nations possèdent des revendications territoriales. Les Premières Nations étant les plus susceptibles d'être concernées par le projet et leur distance à la zone d'étude sont les suivantes :

- › Les Mohawks de Kahnawake (73 km);
- › Les Mohawks de Kanesatake (87 km);
- › Les Mohawks d'Akwesasne (142 km);
- › Les Abénakis d'Odanak (25 km);
- › Les Abénakis de Wôlinak (67 km);
- › Les Hurons-Wendats de Wendake (168 km).



La réserve nationale de faune des îles de Contrecoeur est située à 8 km en amont du site du projet. La voie maritime du Saint-Laurent est située dans le chenal du fleuve Saint-Laurent au droit du quai projeté, à une distance approximative de 425 mètres.

9 Études environnementales et évaluations régionales se rapportant au projet

En plus des études réalisées disponibles dans le cadre du démantèlement de la centrale thermique de Tracy, des études complémentaires ont également été réalisées spécifiquement pour l'implantation du projet :

- › Caractérisation biophysique (état de référence) de SNC-Lavalin en 2021 pour l'installation du quai flottant;
- › Études des travaux de reconnaissance géotechnique en milieu marin ainsi qu'à l'endroit de l'entrepôt;
- › Caractérisation des sédiments;
- › Étude de retombées économiques de QSL dans la région de Sorel-Tracy;
- › Étude de simulations d'accostage au quai projeté et au quai de Kildair.

Des études supplémentaires sont à venir et concernent, entre autres, une étude des glaces et des courants, une étude de caractérisation environnementale de phase I, une étude de la qualité de l'air et de l'atmosphère, une étude de bruit et une étude de potentiel archéologique.

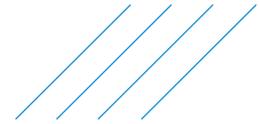
9.1 Évaluations régionales

Une évaluation régionale de la région du fleuve Saint-Laurent a commencé en juillet 2020 et est présentement menée par l'Agence d'évaluation d'impact du Canada. Cette évaluation régionale vise à éclairer les futures évaluations d'impact et les décisions fédérales spécifiques aux projets dans cette région. Cette évaluation sera réalisée en collaboration avec la province de Québec, les peuples autochtones, les autorités fédérales, les organisations non gouvernementales et le public.

Une évaluation des effets cumulatifs des activités maritimes sur le Saint-Laurent et la rivière Saguenay est menée par une équipe de chercheurs de l'Université Laval, en collaboration avec le Gouvernement du Canada, le Gouvernement du Québec, les Premières Nations, divers acteurs du milieu maritime et les collectivités côtières. Ce projet pilote met à l'essai un cadre méthodologique d'évaluation des effets cumulatifs des activités maritimes, incluant les navires commerciaux, les bateaux de croisières, les traversiers, les bateaux de pêche et les embarcations de plaisance. Les résultats de l'évaluation des effets cumulatifs indiquent que le secteur de Sorel-Tracy se trouve parmi les grandes villes portuaires du secteur fluvial qui sont particulièrement exposées aux effets stressants. Il est aussi indiqué que l'entièreté du chenal de navigation entre Trois-Rivières et Montréal, incluant le lac Saint-Pierre, est particulièrement à risque aux effets cumulatifs.

10 Évaluation stratégique

La description initiale du projet tient compte de l'évaluation stratégique des changements climatiques d'Environnement et Changement climatique Canada, effectuée au titre de l'article 95 de la *Loi sur l'évaluation d'impact* (L.C. 2019, ch. 28, art. 1). Cette évaluation stratégique fournit une orientation sur la façon dont les renseignements liés aux gaz à effet de serre (GES) et à la résilience aux changements climatiques doivent être soumis dans le processus d'évaluation d'impact fédéral et exige des promoteurs dont le projet a une durée de vie allant au-delà de 2050 de décrire la manière dont le projet atteindra des émissions nettes nulles d'ici 2050. Ceci a pour objectif une prise en compte uniforme, prévisible, efficace et transparente des changements climatiques tout au long du processus d'évaluation d'impact.



11 Milieux biologique et physique

11.1 Description sommaire du milieu

Le projet se situe dans le fleuve Saint-Laurent, qui prend source dans le lac Ontario et coule en direction nord-est jusqu'à Montréal et à Québec, pour se jeter dans le golfe du Saint-Laurent. Le niveau d'eau varie de quelques centimètres lors des marées semi-diurnes estivales et d'une vingtaine de centimètres lors de grandes marées. Le niveau peut varier d'une vingtaine de centimètres bimensuellement lors de la marée synodique (pleine lune/nouvelle lune).

La granulométrie des sédiments à proximité des infrastructures maritimes est majoritairement composée de sable accompagné de limon. Un horizon argileux de plus de 50 m d'épaisseur se situe dessous. L'étude de caractérisation des sédiments a démontré de faibles dépassements pour certains critères, mais aucun qui ne nécessitait une gestion particulière des sédiments. Par ailleurs, aucun dragage n'est prévu en construction.

Les statistiques disponibles relatives à l'indice de qualité de l'air (IQA) pour la région de Sorel-Tracy, dans le secteur de Saint-Joseph-de-Sorel, indiquent qu'en 2020 la qualité de l'air fût bonne (53,0 % ou 194 jours), acceptable (44,8 % ou 164 jours), et mauvaise (2,2 % ou 8 jours).

Les principales sources de bruit dans l'aire immédiate du projet proviennent des entreprises industrielles et commerciales du secteur, notamment du quai voisin (Kildair Service) qui accueille jusqu'à 100 navires par année. La voie ferrée, la route 132, l'autoroute 30 et la voie maritime sont également des sources de bruit récurrent.

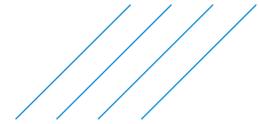
Le dernier suivi de la qualité des eaux souterraines ayant eu lieu suite au démantèlement de la centrale thermique et à la réhabilitation du site a été effectué en 2018. Parmi les échantillons analysés lors des différents suivis, un dépassement des critères RESIE des concentrations en aluminium et en cuivre a été observé une seule fois et des valeurs de pH en excès de la norme de la Ville de Sorel ont été observées deux fois dans un seul puits d'observation.

Le projet proposé se situe dans la zone de végétation tempérée nordique, de la sous-zone de la forêt décidue et du domaine bioclimatique de l'érablière à caryer cordiforme. La végétation riveraine se compose majoritairement de frêne de Pennsylvanie, de peuplier faux-tremble et d'orme d'Amérique et la strate herbacée est très éparse. Selon l'analyse des données du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ), trois espèces floristiques étant susceptibles d'être menacées ou vulnérables au Québec, mais n'ayant aucun statut sous la *Loi sur les espèces en péril* auraient un potentiel « moyen » de se trouver dans la zone d'étude locale.

- > Carex argenté;
- > Carex de Mühlenberg;
- > Souchet de Houghton.

Un milieu humide littoral (herbier émergent) est présent en amont dans la zone d'étude restreinte. Aucun marécage ou tourbière n'est présent dans le secteur du projet. Des herbiers aquatiques dominés par la vallisnerie d'Amérique se situent en amont de la structure projetée et en aval du quai voisin. Quelques petits herbiers se situent entre les deux structures.

Environ 200 m amont de la structure projetée, une zone d'élevage de larves, d'alevins et de juvéniles a été confirmée. Environ 150 m en aval du quai voisin (Kildair), une seconde zone d'élevage de larves, d'alevins et de juvéniles a été observée. La caractérisation a permis de mettre en évidence le fait que le secteur immédiat des prises d'eau offre un bon couvert d'abris pour les poissons juvéniles ou les petits poissons. L'ensemble de



la zone d'étude locale constitue une aire d'alimentation et un couloir de migration pour les différentes espèces de poissons rencontrées. L'habitat essentiel d'alimentation des adultes de chevalier cuivré chevauche la zone d'étude locale et l'espèce pourrait fréquenter les herbiers à proximité pour s'alimenter.

Les pêches expérimentales ont permis de capturer au total 28 espèces de poissons. De ces espèces, trois (3) espèces sont désignées à l'annexe 1 de la LEP ou possèdent un statut au COSEPAC :

- › Fouille-roche gris;
- › Esturgeon noir;
- › Esturgeon jaune.

Les inventaires de macrobenthos ont permis de constater que le groupe des mollusques dans les échantillonnages ayant la plus forte densité de population était les gastéropodes. Aucune espèce visée par la LEP n'a été trouvée, mais deux espèces à statut précaire au Québec ont été inventoriées :

- › Elliptio de l'Est;
- › Lampsile rayée.

Douze (12) espèces d'oiseaux ont été observées dans le secteur du projet. Bien qu'elle n'ait pas été observée, l'hirondelle rustique pourrait fréquenter le secteur de manière opportuniste.

11.2 Espèces exotiques envahissantes

Les espèces floristiques et fauniques exotiques envahissantes suivantes ont été observées lors des inventaires :

- › Gobie à taches noires (Ichtyofaune);
- › Salicaire commune (flore);
- › Roseau commun (flore);
- › Alpiste roseau (flore);
- › Butome à ombelles (flore);
- › Moule zébrée (macrobenthos).

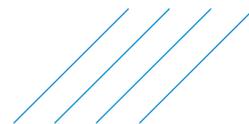
11.3 Espèces en péril

Les espèces en péril listées à l'annexe 1 de la LEP dont la présence a été confirmée à l'intérieur de la zone d'étude locale sont :

- › Tortue serpentine (Préoccupante);
- › Faucon pèlerin (Menacée);
- › Hirondelle rustique (Menacée);
- › Fouille-roche gris (Menacée).

Selon l'examen de l'outil de cartographie en ligne des espèces aquatiques en péril du ministère de Pêches et Océans Canada (MPO, 2022) et les habitats disponibles, les espèces en péril qui seraient susceptibles d'être présentes dans la zone d'étude locale sont :

- › Chevalier cuivré (En voie de disparition);
- › Méné d'herbe (Préoccupante);
- › Chevalier de rivière (Préoccupante);
- › Lamproie du Nord (Préoccupante);



- › Obovarie olivâtre (En voie de disparition).

Selon l'examen de l'aire de répartition des amphibiens et reptiles et l'inventaire des habitats effectué en 2021, trois espèces de tortues pourraient fréquenter de manière opportuniste la zone d'étude locale :

- › Tortue géographique (Préoccupante);
- › Tortue serpentine (Préoccupante);
- › Tortue peinte (Préoccupante).

La petite chauve-souris brune, désignée « En voie de disparition » à l'annexe 1 de la LEP, pourrait utiliser la bande riveraine du fleuve pour se déplacer dans les milieux boisés résiduels adjacents.

Il est à noter qu'aucune espèce floristique en péril n'est susceptible de se trouver dans la zone d'étude selon les habitats disponibles.

12 Appui financier

Une demande d'aide financière a été déposée à Transport Canada dans le cadre du volet « Établir des corridors de commerce intérieur » du Fonds National des Corridors Commerciaux (FNCC). Le montant de l'aide anticipée s'élève à 13 613 684 \$. QSL International inc. en est le demandeur dans le cadre d'un projet d'une valeur totale de 51 264 959 \$.

13 Territoires domaniaux

Aucun territoire domanial n'est situé dans la zone d'étude restreinte. Aucun territoire domanial ne pourrait servir à réaliser le projet.

14 Contexte sanitaire, social et économique

14.1 Données sociodémographiques pour la population de Sorel-Tracy

Le tableau 2 présente les principales données sociodémographiques relatives à la population dans la région métropolitaine de recensement (RMR) de Sorel-Tracy.

Tableau 2 Données sociodémographiques pour la RMR de Sorel-Tracy

Donnée démographique	Valeur
Population	41 934
Population (hommes)	20 785
Population (femmes)	21 150
Population (0-14 ans)	12,6%
15-64 ans	57,3%
65-85 ans	30,2 %
85 ans et plus	3,5 %
Résidents d'origine autochtone	455 personnes
Aucun certificat, diplôme ou grade	17,7 %



Donnée démographique	Valeur
Diplôme d'études secondaires ou attestation d'équivalence	18,8 %
Certificat ou diplôme d'apprenti ou d'une école de métiers	25,9 %
Certificat ou diplôme d'un collège, d'un cégep ou d'un autre établissement non universitaire	22,4 %
Certificat un diplôme universitaire inférieur au baccalauréat	3,3 %
Certificat, diplôme ou grade universitaire au niveau du baccalauréat ou supérieur	12 %
Taux de chômage	8 %
Population active	18 950
Population inactive	16 000
Revenu total moyen	38 834 \$
Revenu total moyen (hommes)	47 669 \$
Revenu total moyen (femmes)	30 153 \$

14.2 Données sociodémographiques pour les peuples autochtones

Le tableau 3 présente les principales données sociodémographiques disponibles relatives aux peuples autochtones à proximité de la zone d'étude.

Tableau 3 Données sociodémographiques pour les peuples autochtones

Donnée	Valeur
Mohawks	
Membres (total)	16 200
Membres hors réserve	2 700
Membres (Kahnawake)	7 293
Membres (Akwesasne [portion québécoise])	5 600
Membres (Kanesatake)	1 388
Abénakis	
Membres (total)	465
Âge médian	38 ans
Familles monoparentales	27 %
Couples avec enfants	33 %
Couples sans enfant	39 %
Aucun certificat, diplôme ou grade	27 %
Diplôme d'études secondaires ou attestation d'équivalence	15 %



Donnée	Valeur
Certificat ou diplôme d'apprenti ou d'une école de métiers	29 %
Certificat ou diplôme d'un collège, d'un cégep ou d'un autre établissement non universitaire	22 %
Certificat, diplôme ou grade universitaire au niveau du baccalauréat ou supérieur	8 %
Revenu médian (2015)	20 928\$
Taux de chômage	12 %
Hurons-Wendat	
Membres (total)	1 580
Âge médian	40 ans
Familles monoparentales	19 %
Couples avec enfants	37 %
Couples sans enfant	44 %
Aucun certificat, diplôme ou grade	15 %
Diplôme d'études secondaires ou attestation d'équivalence	18 %
Certificat ou diplôme d'apprenti ou d'une école de métiers	19 %
Certificat ou diplôme d'un collège, d'un cégep ou d'un autre établissement non universitaire	28 %
Certificat, diplôme ou grade universitaire au niveau du baccalauréat ou supérieur	20 %
Revenu médian (2015)	28 612\$
Taux de chômage	6 %

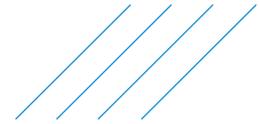
14.3 Données socio-sanitaires pour les peuples autochtones

Mohawks

Peu de données sur les populations mohawks sont disponibles dans le recensement ou l'Enquête nationale auprès des ménages (ENM) (Statistique Canada, 2006; 2011). Toutes les communautés mohawks offrent des services de santé de première ligne à leurs membres. Des programmes d'assistance sociale ainsi que des programmes de logement (construction et réparation des maisons) sont disponibles dans chacune des communautés.

À Kahnawake, le Kahnawàke Shakotiiia'takehnhas Community Services (KSCS) chapeaute l'administration des services sociaux et de santé, incluant le Kateri Memorial Hospital Center, les services d'intervention incendie, des services de santé environnementale, des soins à domicile, des services pour les jeunes, les aînés et pour une clientèle ayant des besoins particuliers, en plus d'offrir du soutien aux familles (KSCS, 2022). Plusieurs garderies sont situées sur le territoire de la réserve.

À Kanesatake, le Centre de santé de Kanesatake offre une variété de services sociaux et de santé à la population de la réserve. Ces derniers incluent les soins de santé de première ligne et de prévention, un



programme de santé maternelle, un programme pour les jeunes, des services de transport pour les aînés, des services de prévention en santé (diabète, nutrition, etc.), ainsi qu'un programme de suivi en santé environnementale et de santé publique. La communauté dispose également d'un centre d'hébergement pour les aînés et d'une garderie.

À Akwesasne, des services sociaux et de santé sont offerts sur la réserve. Les membres de la communauté ont accès à des programmes visant les familles, les jeunes, et les aînés, que ce soit en termes de prévention ou de soins de première ligne.

Grand Conseil de la Nation Waban-Aki (GCNWA)

Le GCNWA regroupe les communautés des Abénaquis et de Wôlinak et d'Odanak. La communauté d'Odanak a un centre de santé avec une vingtaine de professionnels qui offrent des expertises diverses, comme la nutrition, la psychothérapie, l'intervention en toxicomanie, la kinésiologie, et plusieurs infirmières. Odanak compte également un CPE, une salle familiale, une salle pour les aînés, une bibliothèque, une salle communautaire, et une piscine publique. À Wôlinak, on retrouve un centre de santé, un centre d'hébergement pour les aînés, une bibliothèque ainsi qu'une salle familiale. En cas de besoin, les membres de ces communautés peuvent compter sur les services hospitaliers offerts dans les grands centres situés à proximité des villages.

Hurons-Wendats de Wendake

Le Centre de santé Marie-Paule-Sioui-Vincent situé à Wendake offre une gamme de services de santé et sociaux aux membres de la communauté (Centre de santé Marie-Paule-Sioui-Vincent, 2022.) De plus, la communauté dispose également d'une Maison des jeunes ainsi que d'une résidence pour personnes âgées, la Résidence Marcel-Sioui. Un centre récréatif est également disponible.

14.4 Activités récréotouristiques

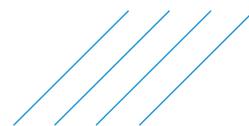
La pêche est une activité régulièrement pratiquée aux abords du fleuve Saint-Laurent, et le site est connu pour être fréquenté par la population locale pour la pêche récréative. De la navigation de plaisance a lieu en face des installations projetées. Elle se produit de manière plus intense près de la voie maritime, mais des plaisanciers circulent tout de même régulièrement près des installations de l'ancienne centrale thermique de Tracy.

Bien que la route 132 possède un accotement suffisamment large pour être cyclable, le réseau de pistes cyclables de la ville de Sorel-Tracy évite le secteur de la Zone IP. Il en est de même pour le réseau de sentiers de V.T.T. et de motoneige de la région.

14.5 Patrimoine et archéologie

Sur le territoire de Sorel-Tracy, il y a présence de certaines zones archéologiques à fort potentiel. Au site de la zone d'entreposage, la visite d'un archéologue a permis de conclure à la faible probabilité de découvrir des vestiges archéologiques.

Le potentiel archéologique riverain, subaquatique et terrestre à l'extérieur du périmètre immédiat de la centrale n'a pas été examiné et un mandat sera octroyé prochainement pour obtenir une étude de potentiel archéologique couvrant toute la zone d'étude.



15 Répercussion et changements sur les composantes de l'environnement et aux conditions sanitaires, sociales et économiques des peuples autochtones

La réalisation du projet pourrait occasionner des répercussions sur les peuples autochtones, notamment au niveau de la pratique des activités traditionnelles et au niveau du patrimoine naturel et culturel, ainsi que sur les conditions sanitaires, sociales et économiques des communautés.

Le tableau suivant présente une matrice des interrelations entre les sources d'effets potentiels du projet et les composantes environnementales, culturelles, sanitaires, sociales ou économiques des peuples autochtones.

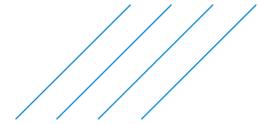
Tableau 4 Matrice des interrelations

Source d'effet potentiel	Composante						
	Poisson et son habitat	Oiseaux migrateurs	Pratique d'activités traditionnelles	Patrimoine naturel et culturel	Conditions sanitaires	Conditions sociales	Conditions économiques
Installation et présence du chantier	X	X	X		X	X	X
Préparation du terrain (déboisement, décapage, excavation, terrassement, travaux dans l'eau)	X	X	X	X			
Construction des infrastructures et installations temporaires et permanentes	X	X	X	X	X	X	X
Circulation des véhicules et de la machinerie lourde ainsi qu'utilisation et entretien des équipements/ machinerie lourde	X	X	X	X	X	X	X
Exploitation du terminal	X	X	X		X	X	X
Circulation des navires	X		X		X	X	X
Présence de main d'œuvre	X	X	X				

15.1 Changements sur les composantes de l'environnement

Certains changements risquent d'être causés pour les composantes de l'environnement, soit :

- › Poissons et leur habitat :
 - Construction :
 - Augmentation de la turbidité par la mise en suspension de matières en suspension (MES);



- Dérangement de l'ichtyofaune lors des travaux (bruit sous-marin);
- Potentiel de rejets de contaminants par la machinerie utilisée.
- Exploitation :
 - Dérangement par l'augmentation de la navigation;
 - Pertes d'habitats permanents du poisson par les pieux et par l'emprise du quai.
- › Oiseaux migrateurs :
 - Construction et exploitation :
 - Perturbation des sites de nidification de certains oiseaux migrateurs (perte et fragmentation);
 - Dérangement des populations;
 - Risques de collisions ou de mortalité.

Le site prévu permet d'éviter un empiétement permanent dans les herbiers aquatiques. La profondeur disponible au quai permet d'éviter le dragage lors de la construction. Il n'est pas impossible que des activités de dragage d'entretien (pour maintenir la profondeur d'eau) soient nécessaires lors de la phase d'exploitation en périphérie de la barge de réception du quai.

15.2 Répercussions sur les peuples autochtones

La réalisation du projet pourrait entraîner des répercussions sur les peuples autochtones, telles que:

- › Perturbation des activités traditionnelles qui ont cours sur le territoire (chasse, pêche, piégeage, cueillette, etc.);
- › Perte potentielle de lieux pour la pratique d'activités traditionnelles (chasse, pêche, piégeage, cueillette, etc.);
- › Risque de collisions/accidents en raison d'une augmentation de la circulation sur le territoire;
- › Augmentation du nombre de navires ou changement d'itinéraires des navires;
- › Dérangement (bruit, poussières, personnes présentes sur le site);
- › Modification du patrimoine naturel par l'ajout d'éléments anthropiques dans le paysage;
- › Modification du patrimoine naturel par des altérations à des composantes physiques de l'environnement (notamment aquatique);
- › Dommage/bris potentiel à des éléments du patrimoine culturel (par exemple, des vestiges archéologiques).

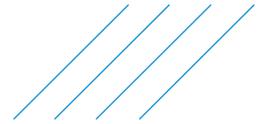
15.3 Changements aux conditions sanitaires, sociales ou économiques des peuples autochtones

Au niveau sanitaire, les changements qui pourraient être observés par rapport aux conditions actuelles sont :

- › Effets potentiels sur la santé humaine (émissions atmosphériques, bruit);
- › Risque de collisions/accidents en raison d'une augmentation de la circulation sur le territoire;
- › Modification potentielle de la qualité de l'eau de surface (déversement).

Au niveau social, les changements qui pourraient être observés par rapport aux conditions actuelles sont :

- › Modification des habitudes de chasse, pêche et trappage sur le territoire;
- › Modification de la dynamique familiale actuelle;
- › Changement au niveau de la qualité de vie.



Au niveau économique, les changements qui pourraient être observés par rapport aux conditions actuelles sont :

- › Retombées économiques locales et régionales;
- › Création d'emplois;
- › Acquisition de biens et services;
- › Opportunités d'affaires pour les entreprises autochtones.

16 Émissions de gaz à effet de serre

La phase de construction implique, selon les prévisions, une production de 1 284 t.éq.CO₂ qui doit s'étaler sur une période de 16 mois. Le projet n'impliquera pas de changement d'affectation des terres et n'aura donc pas de répercussion directe sur les puits de carbone environnants.

Durant la phase d'exploitation, une réduction nette des émissions de GES de 2 227 t.éq.CO₂ par année est obtenue selon les prévisions, prenant en considération les émissions évitées au terminal du secteur Saint-Joseph présentement qui seront remplacées par les émissions conjointes des deux terminaux.

Le projet permettra de maintenir un niveau d'émissions de GES de l'ordre de 1 000 tonnes de moins qu'estimé aujourd'hui malgré la hausse possible jusqu'à 70% du nombre de navires sur une base annuelle étant donné la diminution du temps d'attente des bateaux au large, qui génère une grande quantité de GES. Ainsi, l'exploitation du projet n'est pas susceptible de générer des émissions additionnelles de GES au terminal.

17 Déchets et émissions

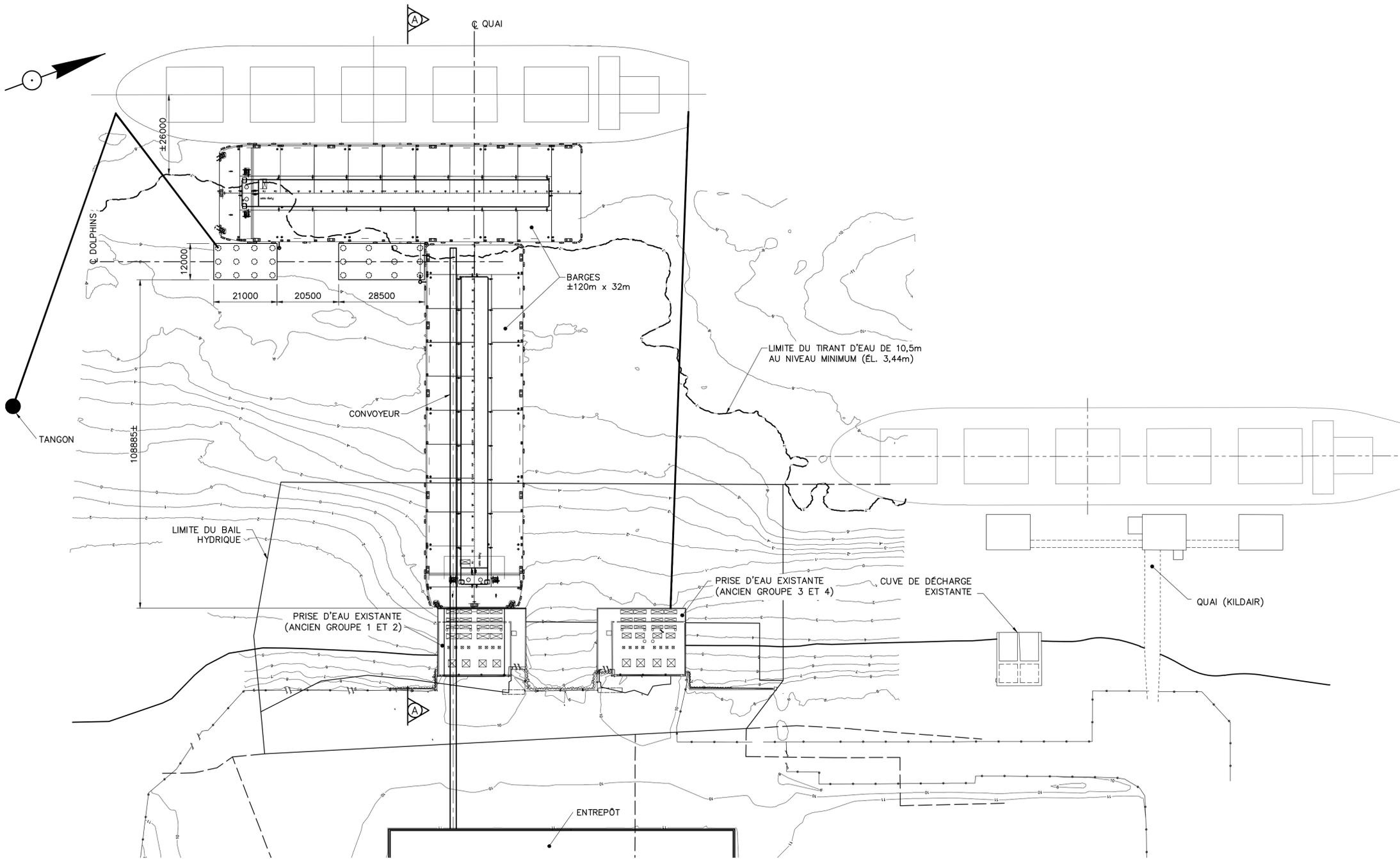
Les déchets et les émissions, dans l'air, l'eau et le sol, qui sont susceptibles d'être produits pendant toutes les étapes du projet sont les suivants :

- › Matières résiduelles :
 - Matériaux de construction (bois, métal, emballages divers)
- › Matières résiduelles dangereuses :
 - Huiles et les graisses usées provenant de la machinerie;
 - Filtres à huile;
 - Solvants utilisés pour le nettoyage des pièces mécaniques;
 - Essence;
 - Diesel.
- › Sols et eaux contaminés (déversements accidentels);
- › Émissions atmosphériques (GES, poussières);
- › Bruit.

Annexe 1

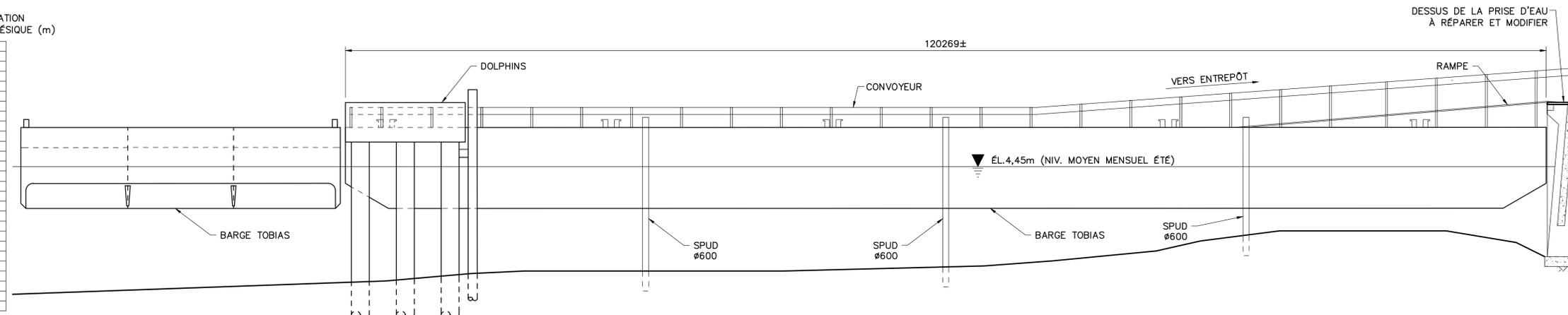
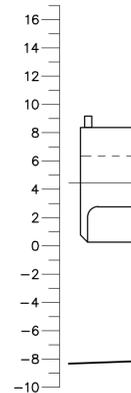
Plans





VUE EN PLAN
ÉCH. 1:750

ÉLÉVATION
GÉODÉSIQUE (m)



COUPE A-A
ÉCH. 1:250



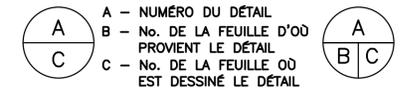
PROPRIÉTAIRE:
QSL
PROJET:
**ZIP ST-LAURENT
SOREL-TRACY
AIRE D'ENTREPOSAGE**

CONSULTANTS
GÉRANT DE PROJET: François Paradis, ing. Ph. D.
INGÉNIERIE: François Paradis, ing. Ph. D.
Camille Gélinas, ing.
Jean Morin, tech. princ.

INGÉNIERIE: **CIM+** Q213012A
T: 418-623-3373
300-1145, boul. Lebourgneuf, Québec QC G2K 2K8 CANADA

LÉGENDE

NOTES:
-L'entrepreneur est tenu de vérifier toutes les dimensions sur ce dessin. Toute erreur ou omission devra être signalé à l'ingénieur avant de procéder aux travaux.
-Aucune dimension ne devra être mesurée directement sur ce dessin.



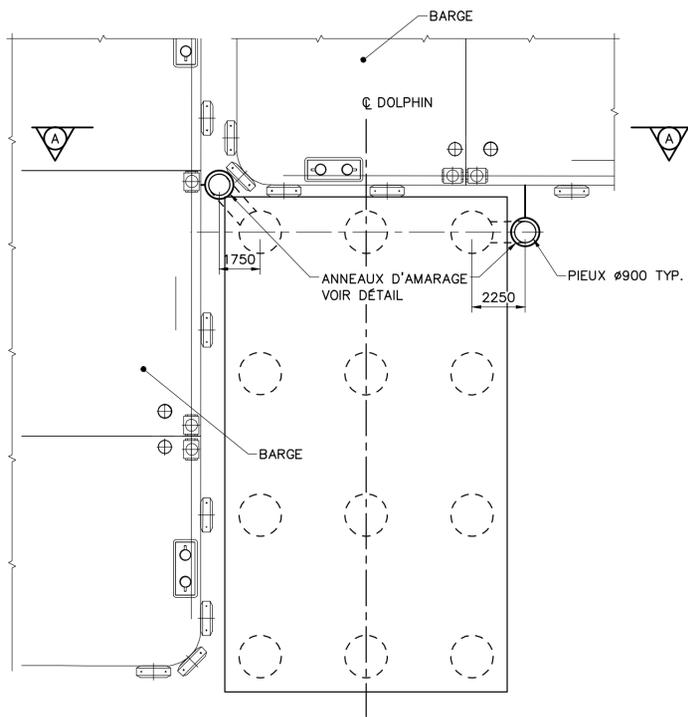
SCEAU:

Signature du chargé de projet: _____

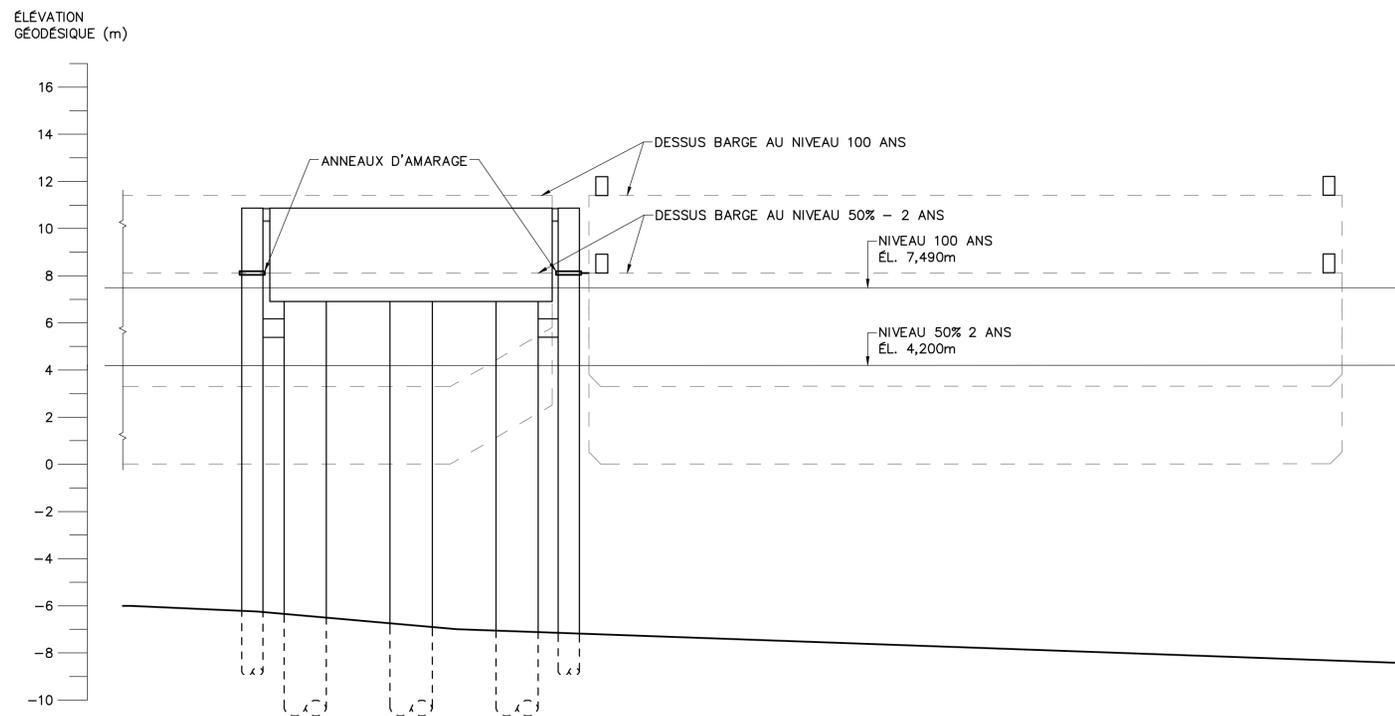
No	DESCRIPTION	PAR	DATE
B	PRÉLIMINAIRE - RÉV. 1	F.P.	2022-07-18
A	PRÉLIMINAIRE	F.P.	2022-04-22

REVISIONS

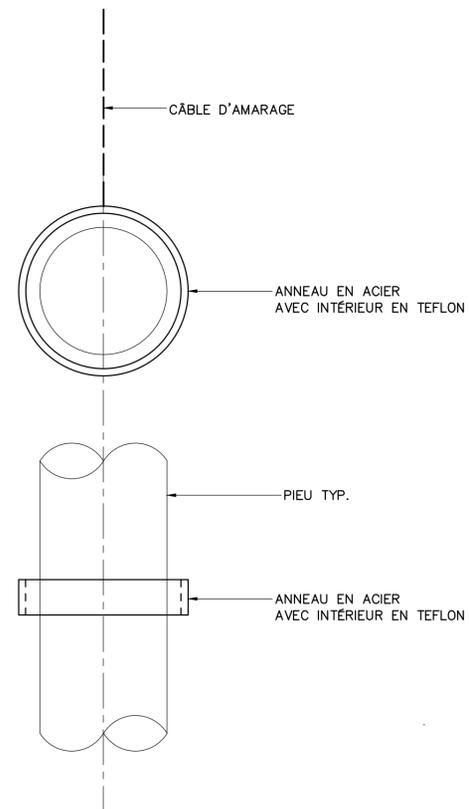
TITRE: QUAI OPTION A AVEC BARGES 1 DE 2			
CONCU: François Paradis, ing.	VÉRIFIÉ:		
DESSINÉ: Alex Meunier, tech.	APPROUVÉ:		
No. PROJET:	DATE:	ÉCHELLE:	
	2022-04-22	INDIQUÉE	
No. DESSIN CONSULTANT: Q213012A-Quai-AM-2022-06-27_Option A-2-BARGE.dwg			
No. DESSIN:	REVISION:		
00000-02-02-001	B		



VUE EN PLAN – SYSTÈME D'ATTACHE
ÉCH. 1:150



ÉLÉVATION – SYSTÈME D'ATTACHE
ÉCH. 1:150



DÉTAIL – ANNEAU D'AMARAGE
ÉCH. 1:25



PROPRIÉTAIRE:
**ZIP ST-LAURENT
SOREL-TRACY
AIRE D'ENTREPOSAGE**

CONSULTANTS
GÉRANT DE PROJET: **François Paradis, ing. Ph. D.**
INGÉNIERIE: **François Paradis, ing. Ph. D.
Camille Gélinas, ing.
Jean Morin, tech. princ.**
INGÉNIERIE: **CIM+** Q213012A
T: 418-623-3373
300-1145, boul. Lebourgneuf, Québec QC G2K 2K8 CANADA

LÉGENDE

NOTES:
-L'entrepreneur est tenu de vérifier toutes les dimensions sur ce dessin. Toute erreur ou omission devra être signalé à l'ingénieur avant de procéder aux travaux.
-Aucune dimension ne devra être mesuré directement sur ce dessin.

A – NUMÉRO DU DÉTAIL
B – No. DE LA FEUILLE D'OD
C – No. DE LA FEUILLE OD

SCEAU:

Signature du chargé de projet: _____

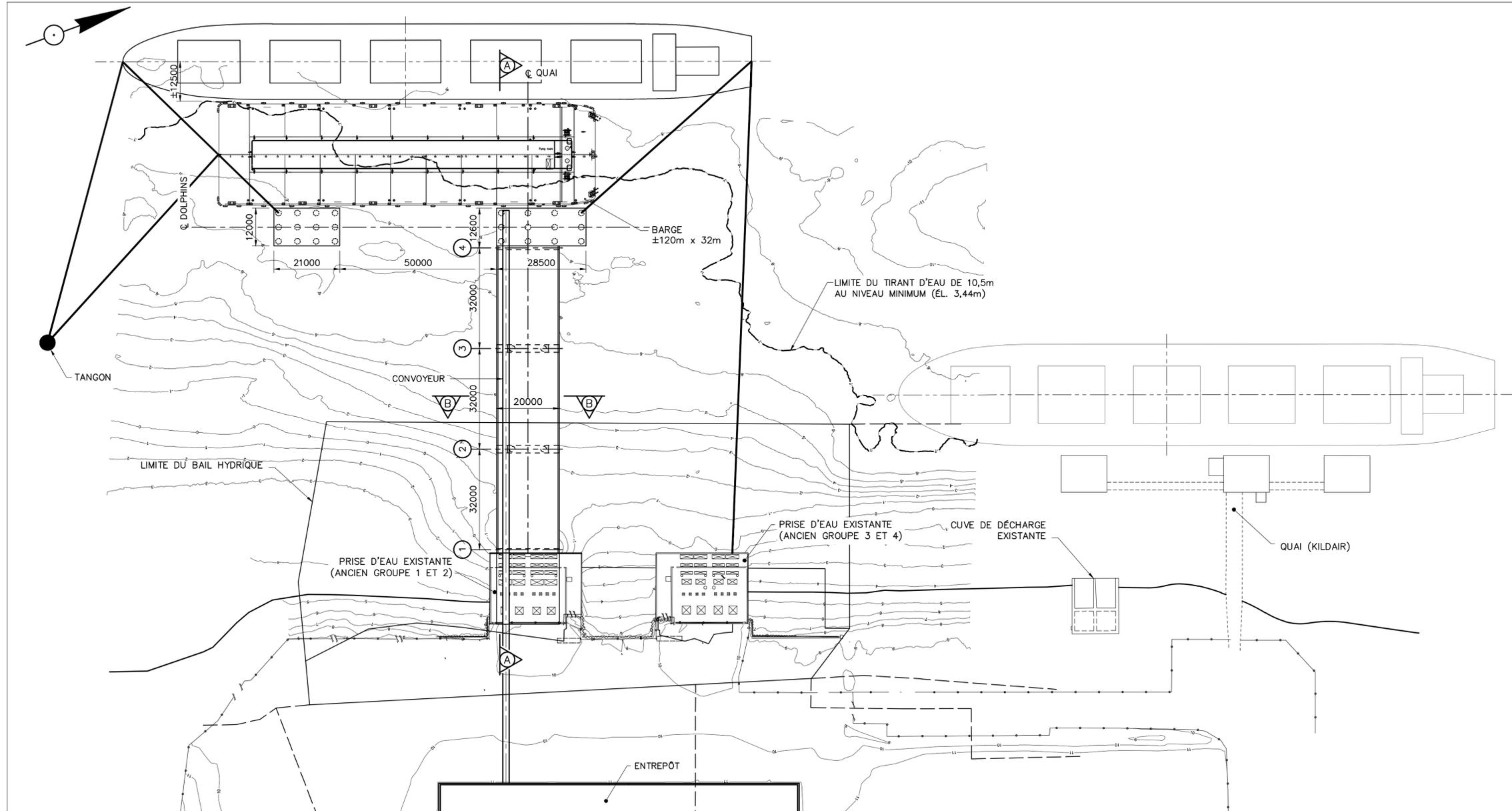
No	DESCRIPTION	PAR	DATE
B	PRÉLIMINAIRE – RÉV. 1	F.P.	2022-07-18
A	PRÉLIMINAIRE	F.P.	2022-04-22

REVISIONS

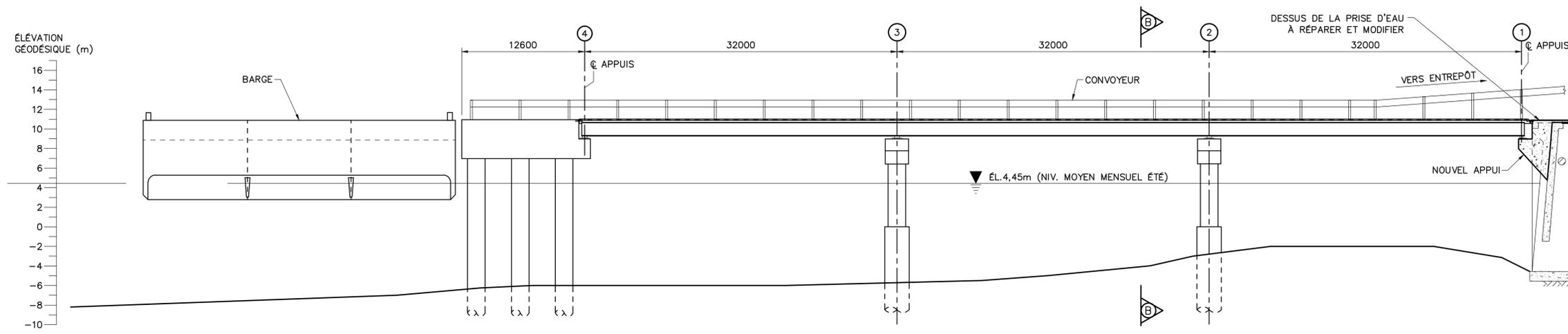
TITRE:
**QUAI
OPTION A AVEC BARGES
2 DE 2**

CONCU: François Paradis, ing. VÉRIFIÉ:
DESSINÉ: Alex Meunier, tech. APPROUVÉ:
No. PROJET: DATE: 2022-04-22 ÉCHELLE: INDIQUÉE
No. DESSIN CONSULTANT: Q213012A-Quai-AM-2022-06-27_Option A-2-BARGE.dwg
No. DESSIN: 00000-02-02-001 REVISION: B

CIVIL - 01



VUE EN PLAN
ÉCH. 1:750



COUPE A-A
ÉCH. 1:250



PROJET:
**ZIP ST-LAURENT
SOREL-TRACY
AIRE D'ENTREPOSAGE**

CONSULTANTS
GERANT DE PROJET: François Paradis, ing. Ph. D.
INGÉNIERE: François Paradis, ing. Ph. D.
Camille Gélinas, ing.
Jean Morin, tech. princ.

INGÉNIERE: Q213012A
T: 418-623-3373
300-1145, boul. Lebourgneuf, Québec QC G2K 2K8 CANADA

LÉGENDE

NOTES:
-L'entrepreneur est tenu de vérifier toutes les dimensions sur ce dessin. Toute erreur ou omission devra être signalé à l'ingénieur avant de procéder aux travaux.
-Aucune dimension ne devra être mesuré directement sur ce dessin.

A	A - NUMÉRO DU DÉTAIL	A
B	B - No. DE LA FEUILLE D'OD PROVIENT LE DÉTAIL	B C
C	C - No. DE LA FEUILLE OD EST DESSINÉ LE DÉTAIL	

SCEAU:

Signature du chargé de projet: _____

No	DESCRIPTION	PAR	DATE
B	PRÉLIMINAIRE - RÉV. 1	F.P.	2022-07-18
A	PRÉLIMINAIRE	F.P.	2022-04-22

REVISIONS

TITRE:
**QUAI - OPTION B
PONT AVEC BARGE
1 DE 2**

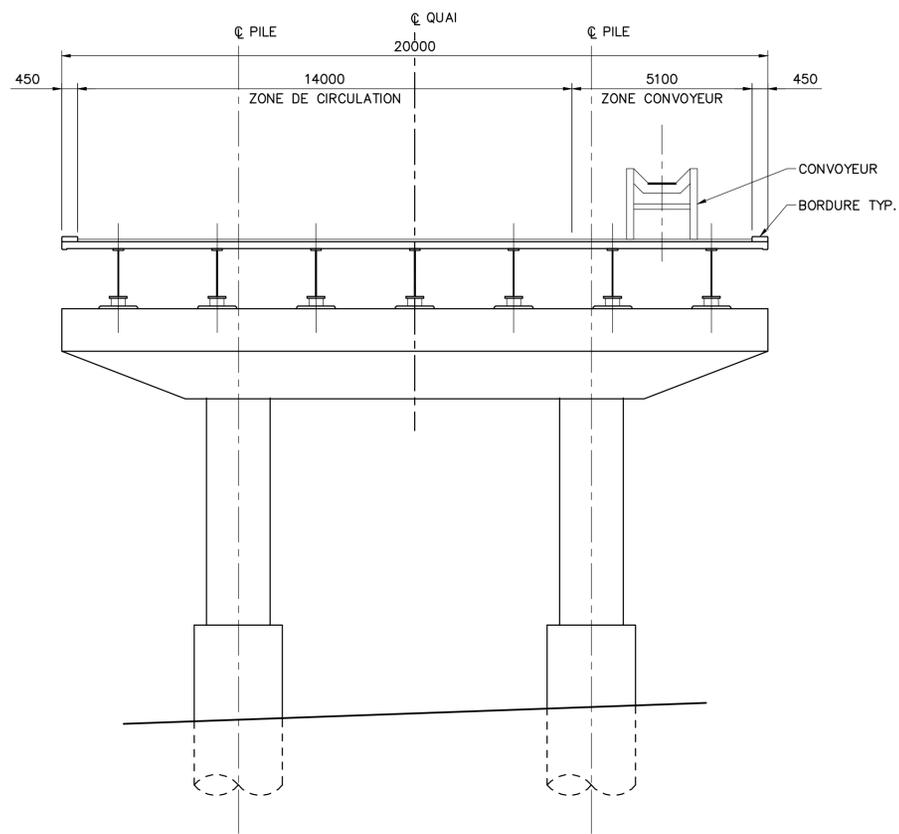
CONCU: François Paradis, ing. VÉRIFIÉ:
DESSINÉ: Alex Meunier, tech. APPROUVÉ:

No. PROJET: DATE: 2022-04-22 ÉCHELLE: INDIQUÉE

No. DESSIN CONSULTANT: Q213012A-Quai-AM-2022-05-20_Option B-BARGE.dwg

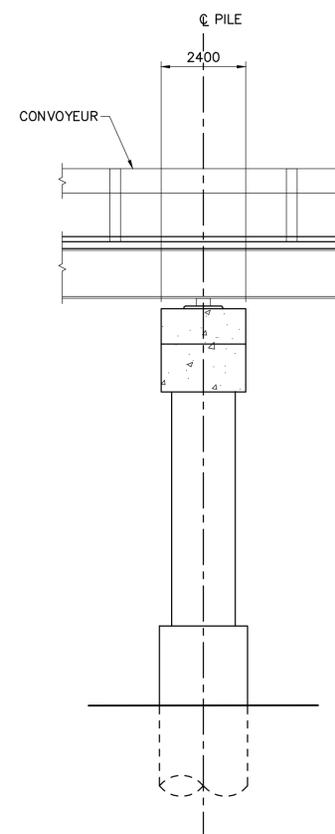
No. DESSIN: 00000-01-02-002 REVISION: B

CIVIL - 01



COUPE

COUPE B-B
ÉCH. 1:100



ÉLEVATION

PROPRIÉTAIRE:



PROJET:

ZIP ST-LAURENT
SOREL-TRACY
AIRE D'ENTREPOSAGE

CONSULTANTS

GÉRANT DE PROJET: François Paradis, ing. Ph. D.
INGÉNIERIE: François Paradis, ing. Ph. D.
Camille Gélinas, ing.
Jean Morin, tech. princ.

INGÉNIERIE:



Q213012A

T: 418-623-3373
300-1145, boul. Lebourgneuf, Québec QC G2K 2K8 CANADA

LÉGENDE

NOTES:
-L'entrepreneur est tenu de vérifier toutes les dimensions sur ce dessin. Toute erreur ou omission devra être signalé à l'ingénieur avant de procéder aux travaux.
-Aucune dimension ne devra être mesuré directement sur ce dessin.

A	A - NUMÉRO DU DÉTAIL	A
B	B - No. DE LA FEUILLE D'OD PROVIENT LE DÉTAIL	B C
C	C - No. DE LA FEUILLE OD EST DESSINÉ LE DÉTAIL	

SCEAU:

Signature du chargé de projet: _____

No	DESCRIPTION	PAR	DATE
B	PRÉLIMINAIRE - RÉV. 1	F.P.	2022-07-18
A	PRÉLIMINAIRE	F.P.	2022-04-22

REVISIONS

TITRE:

QUAI - OPTION B
PONT AVEC BARGE
2 DE 2

CONCU: François Paradis, ing.	VÉRIFIÉ:	
DESSINÉ: Alex Meunier, tech.	APPROUVÉ:	
No. PROJET: Q213012A-Quai-AM-2022-05-20_Option B-BARGE.dwg	DATE: 2022-04-22	ÉCHELLE: INDIQUÉE
No. DESSIN: 00000-01-02-003	REVISION: B	



SNC • LAVALIN

514-393-1000
www.snclavalin.com

