



402

DA3

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

6211-04-067

Nouveau terminal portuaire de Sorel-Tracy

Secteur Saint-Laurent



Membre platine

Waterstone
LES CULTURES
D'ENTREPRISE
LES PLUS
ADMIRÉES
DU CANADA
2024 - 2025



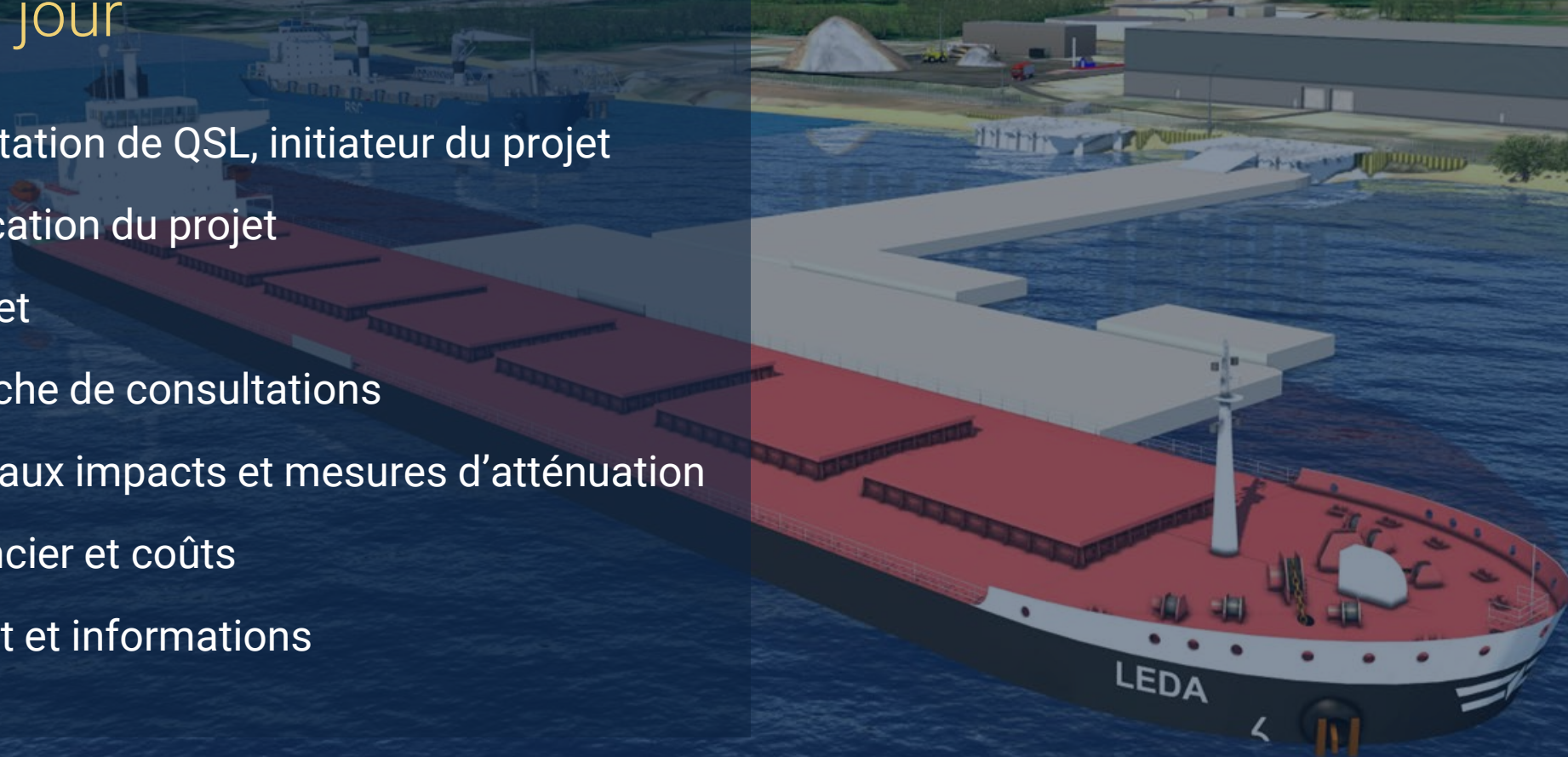
FIÈRE PARTICIPANTE
PACTE MONDIAL DES
NATIONS UNIES



ISO 14001:2015
ISO 45001:2018
12 SITES

Ordre du jour

1. Présentation de QSL, initiateur du projet
2. Justification du projet
3. Le projet
4. Démarche de consultations
5. Principaux impacts et mesures d'atténuation
6. Échéancier et coûts
7. Contact et informations





Fondée en 1978



Siège social à Québec



Réseau de plus de 65 terminaux portuaires
au Canada et aux États-Unis



Acteur clé de la logistique maritime
en Amérique du Nord

2000+

employé.es



26 M+

tonnes
manutentionnées
annuellement



ARRIMAGE



LOGISTIQUE



TRANSPORT



SERVICES
D'ENTREPOSAGE



SERVICES AUX
INDUSTRIES



SERVICES
MARITIMES



22
terminaux



Anse au Foulon | Belledune | Bécancour | Chicago |
Grande-Anse | Houston | Oshawa | Québec – Beauport |
Québec – Siège social | QSL Transport Canada | Sorel

**NOUS SOUTENONS
LE PACTE MONDIAL**



Première entreprise maritime au
Canada à se joindre au Pacte Mondial
des Nations Unies

Pourquoi ce projet est nécessaire ?

Revalorisation des installations de l'ancienne centrale thermique Hydro-Québec



- Infrastructures portuaires innovantes et modernes

Besoins économiques et logistiques



- Croissance des activités d'import-export
- Demande accrue pour:
Acier, fertilisants et produits industriels

Développement de la zone industrialo-portuaire



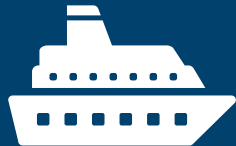
- Aide financière de 21,2 M\$ des gouvernements du Québec et du Canada afin de soutenir la vision maritime du Québec et du Canada.
- Nouvelle voie d'accès au Fleuve Saint-Laurent pour les agriculteurs et les entreprises du Québec : transfert modal routier vers maritime.

Besoins opérationnels



- Saturation des infrastructures existantes:
Quai actuel à pleine capacité
- Attente pouvant aller jusqu'à 30 jours
- Un navire en attente jusqu'à 79% de l'année = goulot d'étranglement logistique

Un projet porteur pour la région et la chaîne logistique



Permet d'augmenter la fluidité du transport maritime

- Position stratégique en aval de la voie maritime
Zone clé pour l'allègement des navires
- Réduire le temps d'attente des navires



Soutien l'approvisionnement local

- Offre d'une option d'approvisionnement maritime aux industries

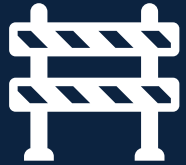


Favorise la décarbonation de l'économie et soutien la résilience et la fluidité de la chaîne logistique

- Diminution du nombre de jours d'attente des navires au large
- Réduction du camionnage régional



Un projet qui crée de la valeur et des emplois



+ 220

emplois directs et indirects pendant
la construction et l'exploitation



+ 28

emplois directs lors
de l'exploitation



+ 42M \$

d'investissements additionnels pour la
construction et l'exploitation (incluant 5 M\$
annuellement à compter de l'exploitation)



+ SOUTIEN

à l'achat local pour
l'approvisionnement et la construction

Sites potentiels

- Terrain industriel
(8 x plus petit)
- Ancienne centrale thermique



Critères d'alignement

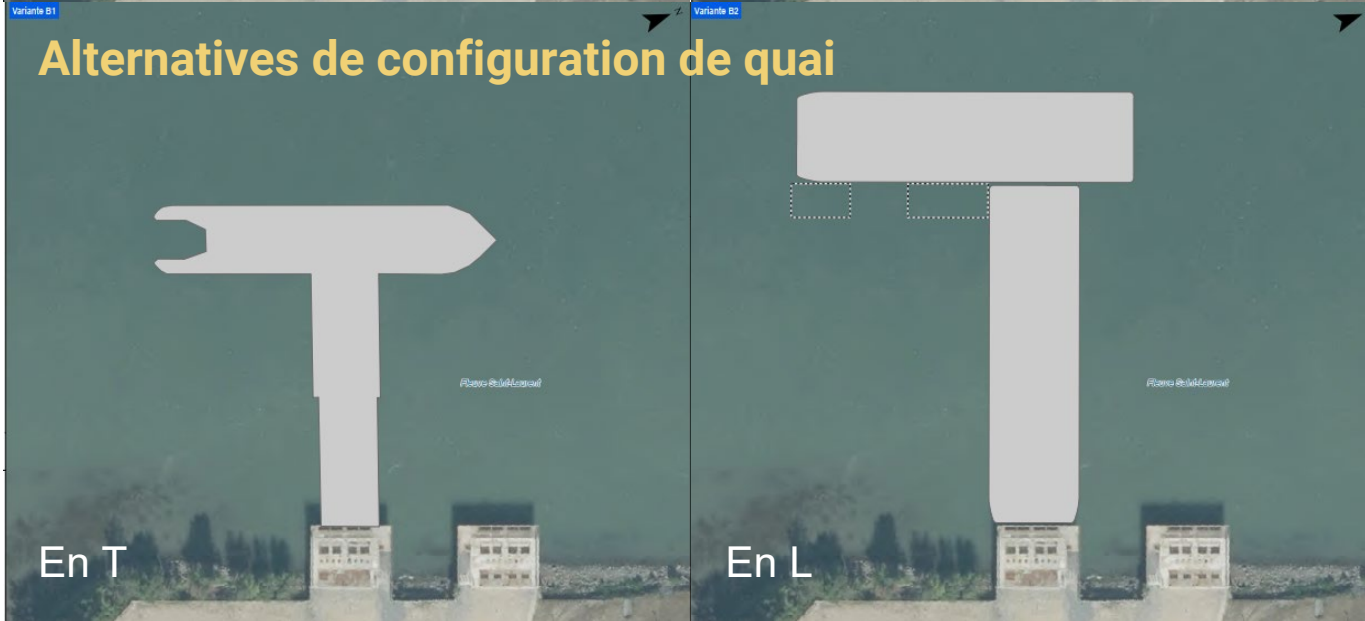
- Distance par rapport à la rive
- Configuration du quai



Alternatives de distance

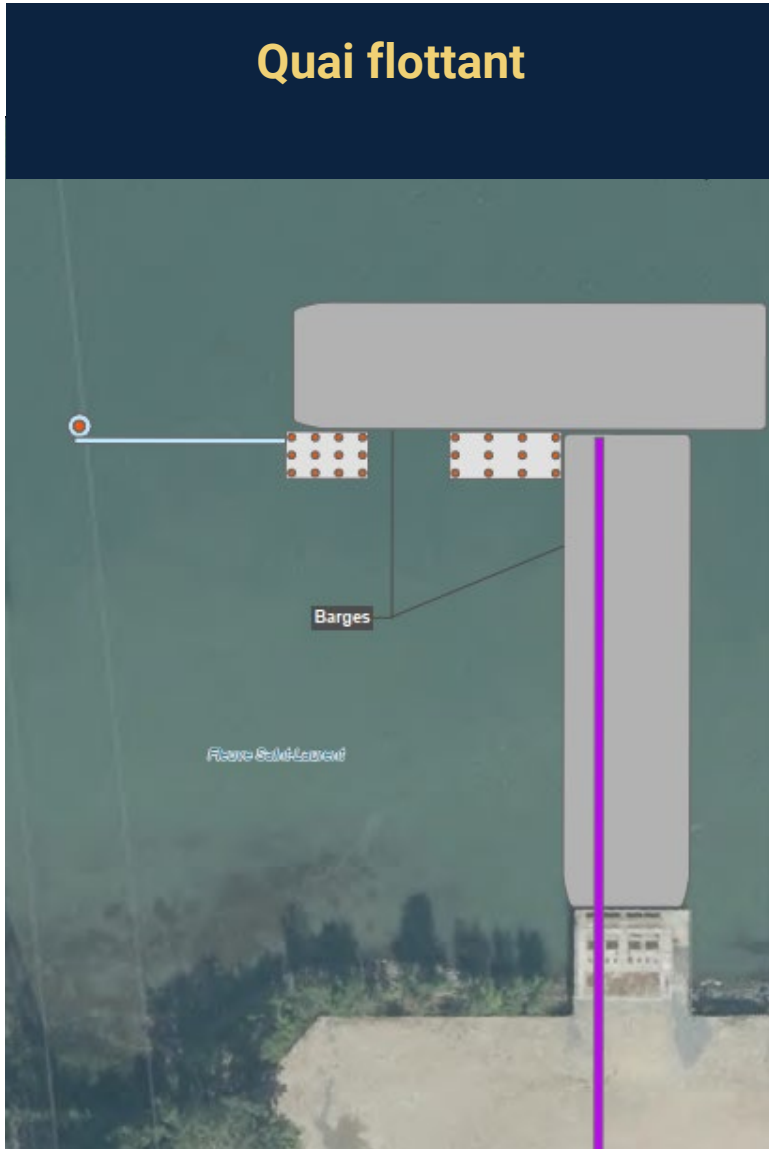


Alternatives de configuration de quai

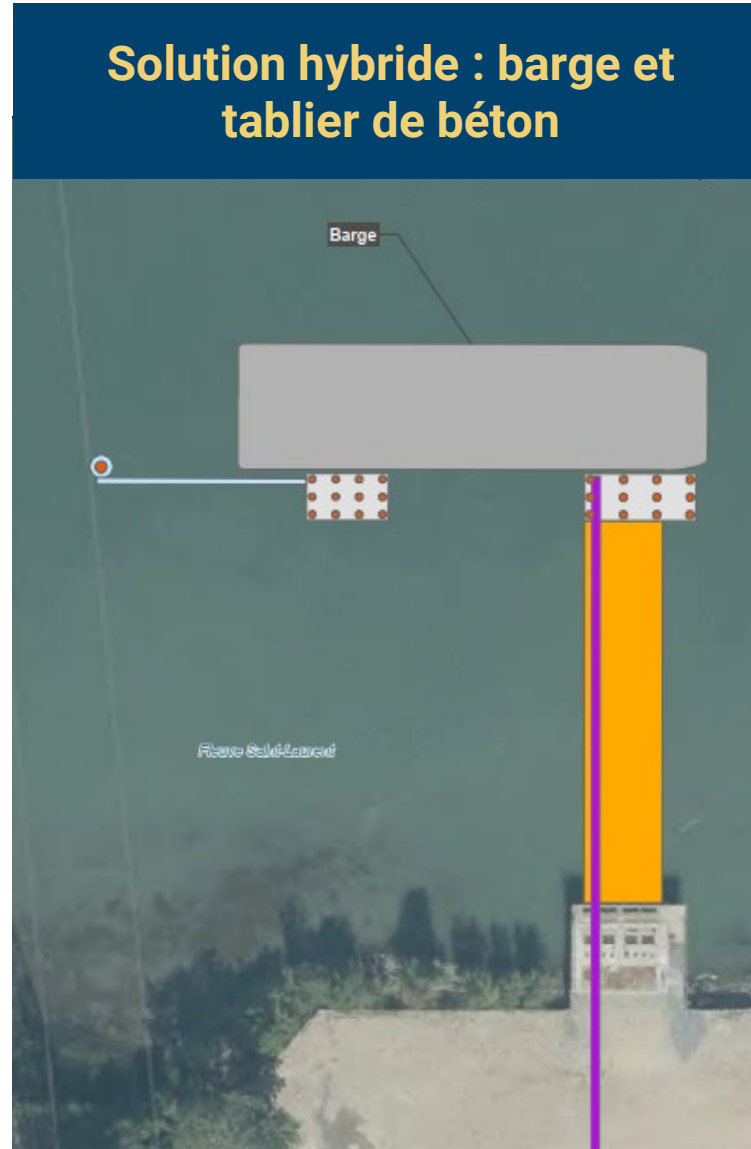


Variantes de construction étudiées

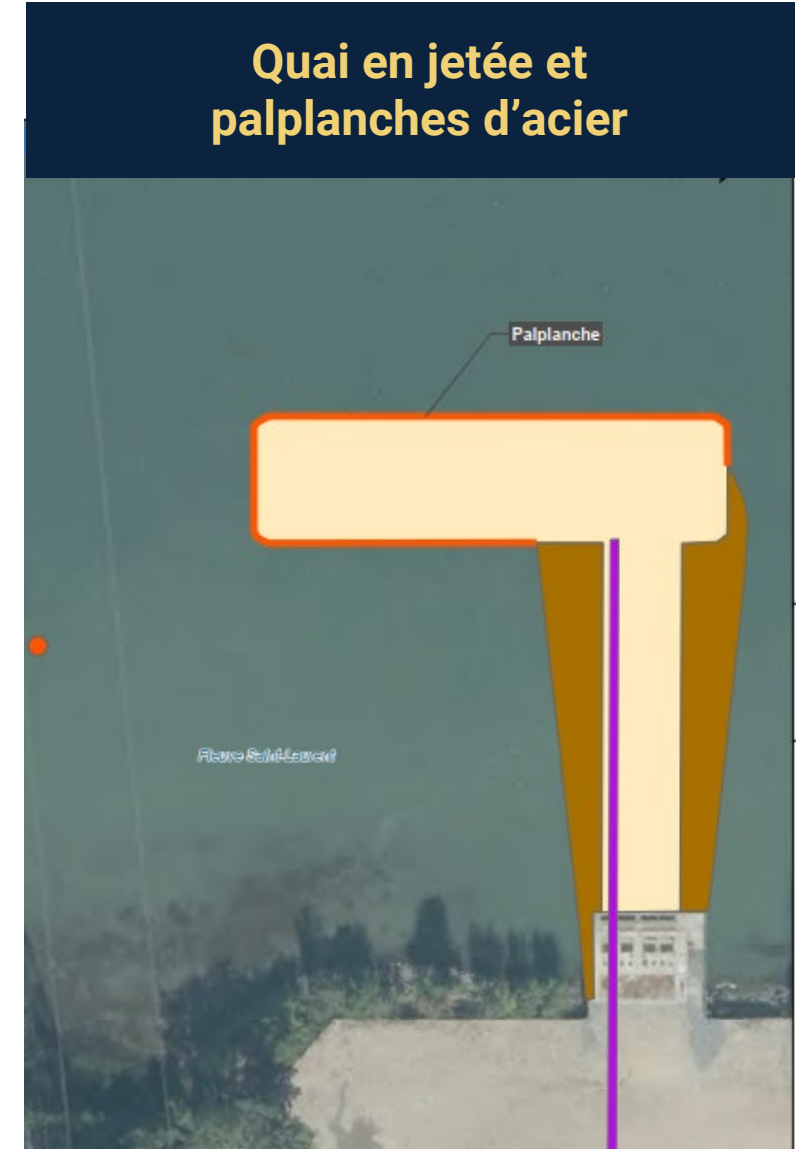
Quai flottant



Solution hybride : barge et tablier de béton



Quai en jetée et palplanches d'acier



Infrastructures maritimes

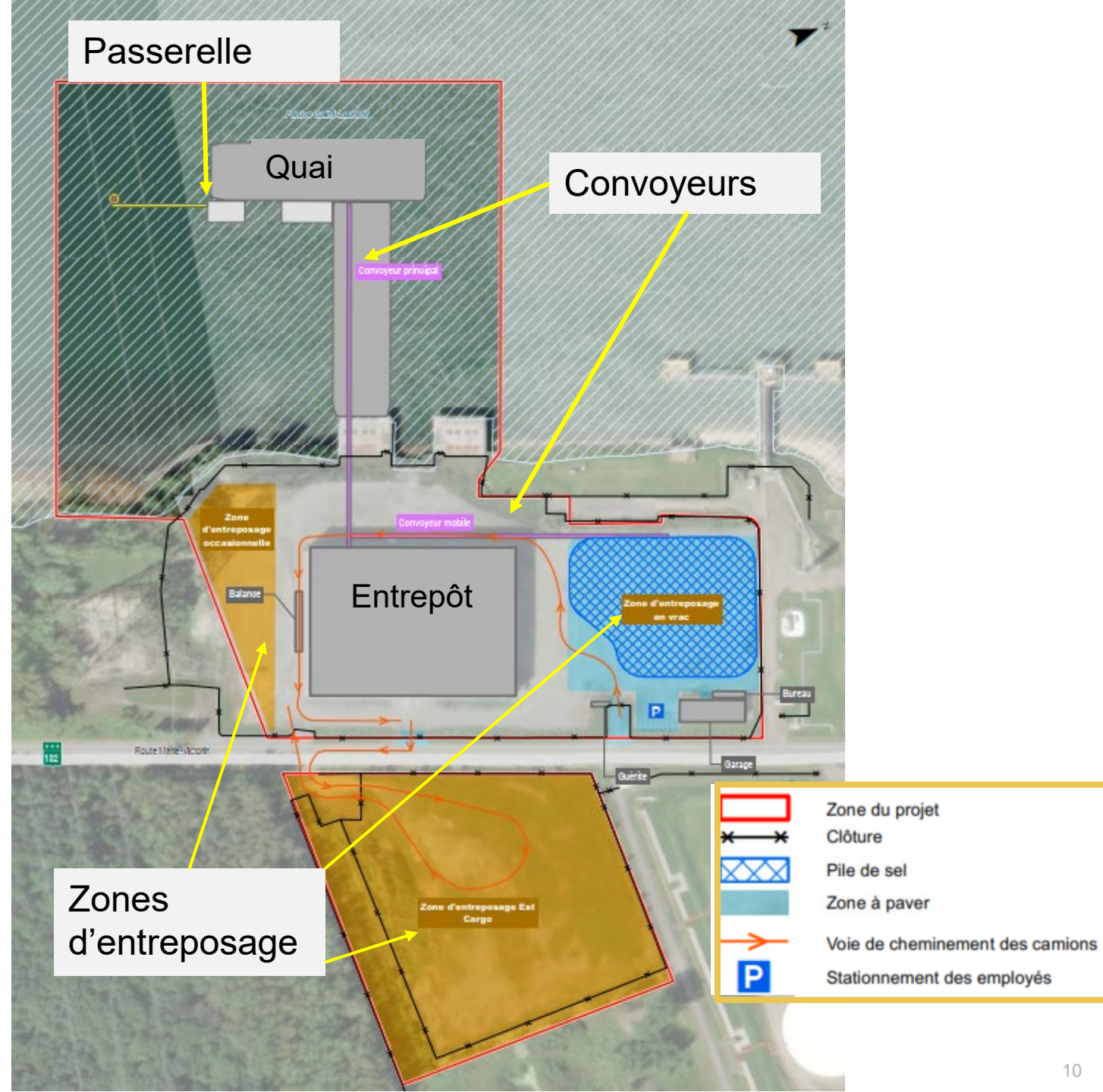


- Quai, ducs-d'Albe
Capacité visée jusqu'à 35 navires/an + 440 000 tonnes/an
- Barge(s)

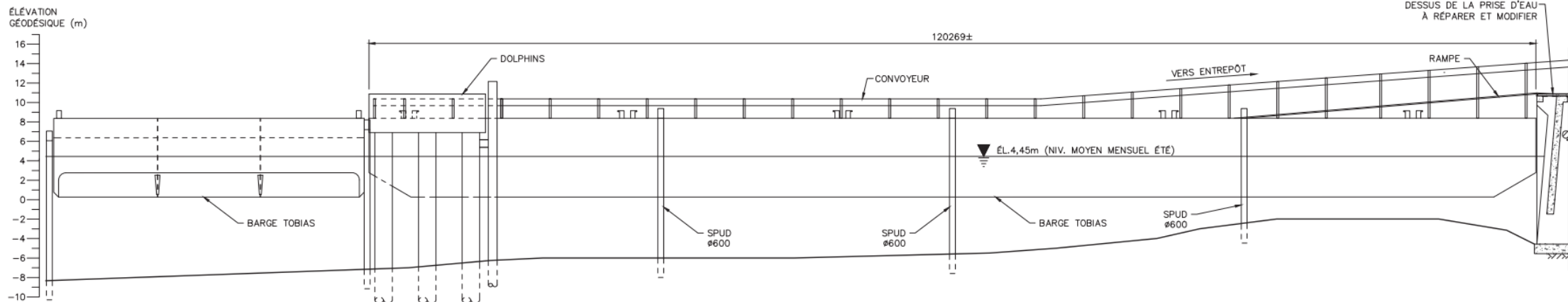
Infrastructures terrestres



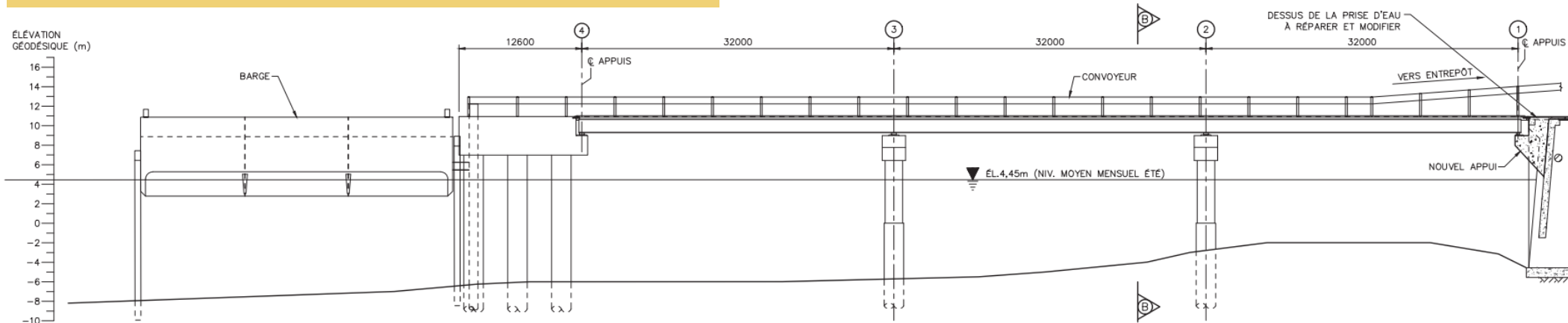
- Entrepôt
Déjà aménagé
- Zones d'entreposage extérieur
Vrac + cargo
- Guérite, pesée
- Convoyeurs



Variante 1 – Quai flottant



Variante 2 – Quai sur piles et tablier de béton



← Fleuve Saint-Laurent

Route 132 →



Phase de construction

Horaire – En semaine, de 7h à 19h
(sauf exception)

Construction du quai

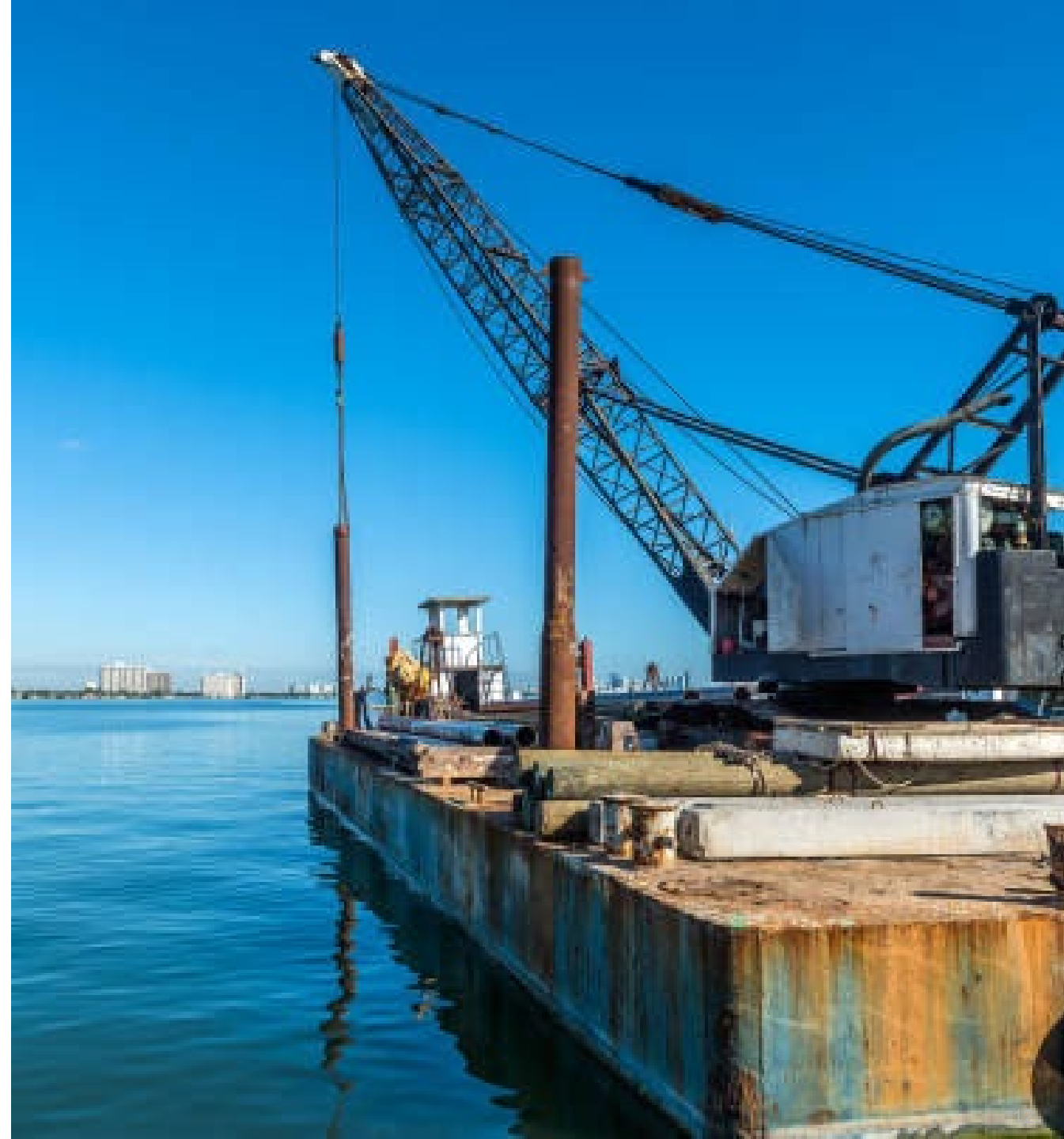


- Fonçage des pieux d'ancrage
- Mise en place des pieux-caissons par fonçage, incluant le retrait de sédiments
- Mise en place des pieux-caissons par fonçage, incluant le retrait de sédiments
- Travaux à partir de barges de travail

Aménagement des installations terrestres



- Guérite
- Pesée
- Convoyeurs



Opérations maritimes

9 mois par année (Ouverture voie maritime) – 24h/24



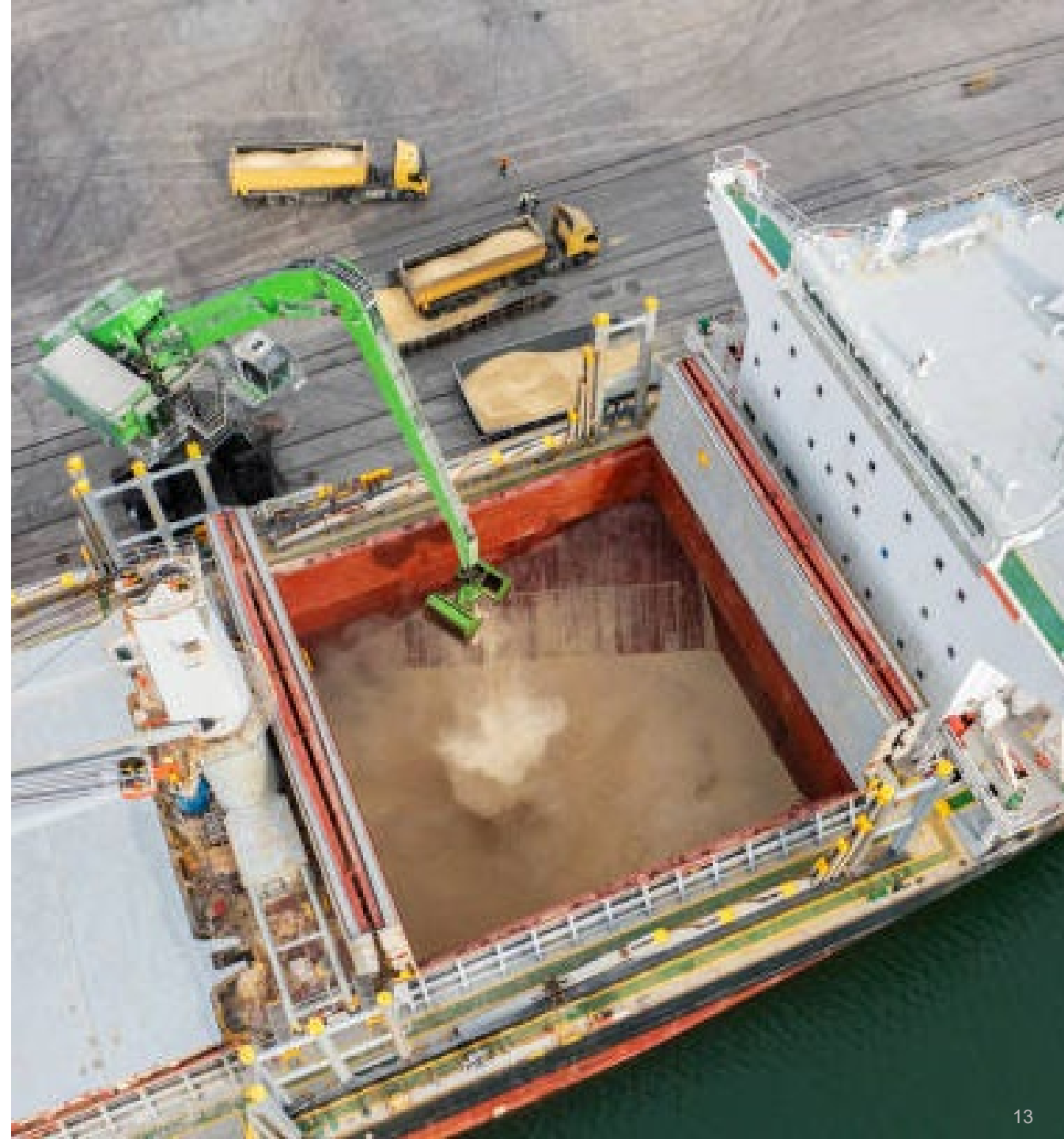
- Manoeuvre des navires par les pilotes du Saint-Laurent
- Manutention de produits en vrac
- Manutention de cargo

Opérations terrestres

12 mois par année – principalement en semaine, 7h à 16h



- Entreposage
- Chargement sur camions, manutention et envoi



Système de prise de rendez-vous



Chemin du Golf (entre les bretelles d'entrée et de sortie de l'autoroute 30)



Rue Industrielle



Rue Joseph-Simard



Route Marie-Victorin (132)



2021

Consultation ciblée
d'acteurs politiques et
économiques

2021-2023

Description de projet déposé auprès
de l'AEIC et initiation de l'étude
d'impact incluant la réalisation d'études
techniques et environnementales

2023-2026

Consultations auprès des communautés
autochtones et de l'opérateur voisin (Kildair)

2020

Annonce du projet

2022

- Dépôt de l'avis de projet (MELCCFP)
- Consultation ciblée de groupes
environnementaux et socio-économiques
- Initiation de la consultation avec
la communauté Mohawk de Kahnawake, la
Nation W8banaki, la communauté Wendat
de Wendake
- Consultation publique sur la description du
projet

2025-2026

Dépôt de l'étude d'impact auprès du
MELCCFP et analyse de recevabilité

Période d'information publique par le
BAPE et mandat avec audiences
publiques



Préservation de la qualité de vie

- Durant et après les travaux
(Qualité de l'air, bruit ambiant)



Préservation de la biodiversité

- Maintien de la quantité et de la qualité des habitats fauniques et floristiques
- Protection des milieux humides et hydriques
- Conservation du chevalier cuirré
- Impacts cumulatifs sur le Fleuve Saint-Laurent et son écosystème



Conciliation des usages

- Augmentation locale du camionnage
- Perturbation de l'accessibilité et de la pratique d'activités nautiques
- Interactions avec la navigation commerciale

Enjeu 1: Préservation de la qualité de vie

Impacts potentiels principaux

- Contaminants atmosphériques lors de la construction et de l'exploitation dans le respect des normes applicables aux résidences à proximité et aux récepteurs sensibles (écoles, CPE, résidences pour aînés)
- Augmentation du niveau sonore en construction et en exploitation, mais la mise en place de mesure d'atténuation permet de rencontrer les exigences règlementaires

	Mesures d'atténuation	Programmes de surveillance / suivi / compensation
Construction	• Bonnes pratiques et mesures d'atténuation standard au chantier pour limiter le bruit et l'émission de poussières (p.ex.abat-poussières, limitation de vitesse) • Adaptation des méthodes de travail (p.ex. utilisation de toiles acoustiques et limitation du temps de vibrofonçage) • Informer les citoyens de l'échéancier et de l'horaire des travaux et promouvoir le système de gestion des plaintes	• Qualité de l'air • Environnement sonore • Registre des plaintes
Exploitation	• Mesures en opération pour limiter la dispersion de particules dans l'air (p.ex. trémies, déflecteurs, bâchage, dépoussiéreurs) • Mesures en opération pour réduire les nuisances sonores (p.ex. encapsulement du convoyeur et du moteur, mur anti-bruit) • Promotion du système de gestion des plaintes	• Qualité de l'air • Environnement sonore • Registre des plaintes

Enjeu 2: Préservation de la biodiversité

Impacts potentiels principaux

- Empiètement permanent de 285 à 612 m² en littoral (milieu hydrique), incluant 63 à 200 m² d'herbiers aquatiques possédant les caractéristiques correspondant à l'habitat d'alimentation du chevalier cuirré
- Dérangement (bruit et lumière) sur le comportement de la faune
- Altération temporaire de la qualité de l'eau de surface en construction
- Potentiel de contamination localisée de l'eau de surface ou souterraine en cas de déversement accidentel ou de défaillance du système de collecte et de traitement des eaux de ruissellement

	Mesures d'atténuation	Programmes de surveillance / suivi / compensation
Construction	• Mesures pour ne pas déranger la faune (p.ex. travaux hors de la période sensible) • Mesures éprouvées pour éviter la dégradation de la qualité de l'eau (p.ex. rideau de bulles) • Ajustement des méthodes de travail pour réduire les impacts sur le bruit et la dispersion des sédiments (p.ex. vibrofonçage, rideau de bulles) • Relocalisation des mulettes	• Qualité des sédiments • Eau souterraine • Eau de surface • Habitat du poisson
Exploitation	• Éléments de conception pour ne pas nuire à la faune • Entretien de la machinerie et des infrastructures pour éviter le dérangement et les impacts sur la faune et la flore (ruissellement des eaux, bruit, déversements accidentels)	• Eau souterraine • Eau de surface • Habitat du poisson • Compensation hors site – Objectif zéro perte nette

Enjeu 3: Conciliation des usages

Impacts potentiels principaux

- Modification de la perception visuelle
- Augmentation du volume de camionnage
- Interaction avec la navigation ayant déjà lieu (*commerciale, récréative*)

	Mesures d'atténuation	Programmes de surveillance / suivi / compensation
Construction	• Signalisation pour le respect du chemin de camionnage • Signalisation maritime conforme aux requis de Transport Canada (p.ex. balises, périmètre sécurisé)	• Registe des plaintes
Exploitation	• Assurer une coordination avec la ville et le MTMD pour coordonner toute mesure corrective concernant la signalisation et assurer la cohabitation sécuritaire (p.ex. entretien de la végétation, présence policière) • Respect par les pilotes du Saint-Laurent des manœuvres en conditions limites (vents, direction, vagues) provenant de l'étude de simulations des manœuvres de navigation • Mesures pour prévenir les accidents au terminal (p.ex. miroirs, guérite)	• Registe des plaintes

Phase préparatoire



Dépôt de l'étude d'impact:

- **Canada** : août 2025
- **Québec** : mars 2025

Recevabilité de l'étude d'impact:

- **Canada** : août 2025
- **Québec** : mai 2026

Décision ministérielle :

- **Canada**: septembre 2026
- **Québec**: après le dépôt du rapport du BAPE, janvier 2027

Phase de construction →

Début possible: août 2027

Durée: 24 mois

Mise en service et phase d'exploitation

Prévue: saison de navigation 2029



Nous contacter



<https://qsl.com/fr/info>



info@qsl.com
communautes@qsl.com



+1 418-522-4701

PORTAIL TERMES ET CONDITIONS ENGLISH

À PROPOS DE QSL +

SERVICES +

RÉSEAU

ENGAGEMENT

PROJETS

CARRIÈRES

NOUS JOINDRE

Renseignements généraux

Si vous avez des questions, des commentaires ou des préoccupations concernant nos activités, veuillez remplir le formulaire ci-dessous.

Comment pouvons-nous vous aider?*

Sélectionnez un sujet

Terminal (si applicable)

Sélectionnez un terminal

Nom*

Numéro de téléphone

(999) 999-9999

Courriel*

Ville

Message*

Envoyer

Section *Nous Joindre*





Pour plus d'information



<https://www.ree.environnement.gouv.qc.ca/>



bape.gouv.qc.ca

Québec

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

LE BAPE PARTICIPER DOSSIERS EMPLOIS SALLE DE PRESSE NOUS JOINDRE EN Que cherchez-vous

DOSSIER DU BAPE

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

Par : QSL International Ltée

Thème

[Eau](#)

Dates

Du 7 septembre 2026 au 7 jan

Type

[Audience](#)

Région

[Montréal](#)

[Accueil](#) / [Dossiers](#) / Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire à Sorel-Tracy

Résumé du dossier

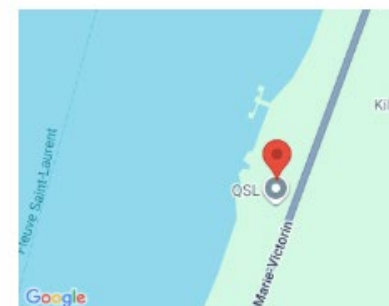
Du 7 septembre 2026 au 7 janvier 2027, le BAPE tient une audience publique sur le projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire à Sorel-Tracy.

Description du projet

QSL International Ltée propose la construction d'un nouveau terminal portuaire dans la zone industriel-portuaire secteur Saint-Laurent de Sorel-Tracy. Il comprendrait un quai flottant, des zones d'entreposage extérieures, des convoyeurs de transfert et de l'éclairage adapté.

Le terminal portuaire serait exploité neuf mois par année. La station de pompage de l'ancienne station thermique de Tracy servirait de point d'appui au quai projeté. Selon la variante choisie, le quai serait d'une longueur entre 140 m et 152 m. En phase d'exploitation, il permettrait l'accueil de jusqu'à 35 navires et le déchargement d'environ 440 000 tm de marchandises en vrac et de cargo général par année. Les installations soutiendraient principalement le transport de biens agricoles, d'engrais, de sel de voirie et de pièces d'acier surdimensionnées. QSL estime la durée de vie des installations proposées à 50 ans. Aucun plan en lien avec une éventuelle fermeture ou une désaffectation du site n'a été envisagé.

Les travaux de construction seraient réalisés à raison de huit mois par année sur une période de deux ans et entraîneraient la création de 50 emplois temporaires. L'exploitation et l'entretien du terminal génèreraient environ



Pour joindre l'équipe du BAPE

nouveau-terminal-sorel-tracy@bape.gouv.qc.ca



Merci de
votre attention



Membre platine

Waterstone
LES CULTURES
D'ENTREPRISE
LES PLUS
ADMIRÉES
DU CANADA
2024 - 2025



FIÈRE PARTICIPANTE
PACTE MONDIAL DES
NATIONS UNIES



ISO 14001:2015
ISO 45001:2018
12 SITES