



PAR COURRIEL

Québec, le 16 septembre 2026

Monsieur Olivier Rochette
Porte-parole
QSL International Ltée
olivier.rochette@qsl.com

**Objet : Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal
portuaire à Sorel-Tracy – Questions complémentaires – DQ1**

Monsieur,

En référence au dossier présentement à l'étude, la commission chargée de l'examen du projet précité désire obtenir des renseignements complémentaires.

Veuillez trouver, annexées à la présente, des questions dont nous souhaitons grandement recevoir les réponses d'ici le **22 septembre 2026 à 12h** prochain compte tenu de l'échéancier dont dispose la commission pour ses travaux.

Afin de faciliter le suivi et le repérage de l'information, bien vouloir reprendre le libellé de chaque question avant d'y ajouter votre réponse.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à cette demande et vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Rachel Sebareme
Coordonnatrice du secrétariat de la commission

p. j.

c.c. : Madame Julie Tremblay

Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire à Sorel-Tracy – Questions complémentaires – DQ1

Financement

1. Veuillez préciser la part de l'actionnariat de QSL International Ltée qui, au 14 septembre 2026, est détenue par une entité publique ou gouvernementale, incluant La Caisse (auparavant Caisse de dépôt et placement du Québec).
2. En octobre 2024, Transport Canada a annoncé un financement de 13,6 M\$ à QSL International Ltée pour le « Développement des terminaux portuaires dans les villes de Sorel-Tracy et de Saint-Joseph-de-Sorel » dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux. Quelle part de ce financement sera investie dans le nouveau terminal portuaire à Sorel-Tracy ?
3. Des financements publics ont-ils été accordés pour les composantes du projet déjà réalisées sur le site (entrepôt et autres aménagements) ? Si oui, veuillez préciser.

Le projet et sa justification

4. Deux variantes de conception de quai sont étudiées. Vous indiquez que l'ingénierie détaillée ou des considérations économiques pourraient amener QSL International Ltée à favoriser la réalisation de l'une des variantes plutôt que l'autre (PR6, p. 3-5 et PR3.1, p. 2-14).
 - a. Pouvez-vous donner des exemples concrets d'enjeux d'ingénierie ou économiques qui rendraient impraticable l'une ou l'autre des variantes?
 - b. Quels autres critères sont utilisés pour déterminer le choix de la variante ?
 - c. Quand la conception finale du projet sera-t-elle déterminée ?
5. Dans l'étude d'impact, les capacités et activités sont décrites et analysées uniquement en lien avec le déchargement des navires. En pleine exploitation, des activités de chargement de marchandises sur des navires à partir du terminal sont-elles anticipées et si oui, dans quelle proportion (fourchette approximative en %) ?
6. L'entrepôt et l'espace extérieur d'entreposage sont actuellement utilisés par QSL pour recevoir des marchandises en provenance de St-Joseph-de-Sorel. N'eut été de l'occasion d'aménager un nouveau terminal portuaire, QSL aurait-elle été contrainte d'aménager de nouvelles installations d'entreposage pour assurer la bonne opération de son terminal de St-Joseph-de-Sorel?

7. La réduction du temps d'attente moyen (de 200 jours à moins de 90 jours) au Terminal de Saint-Joseph-de-Sorel est au cœur de la justification du projet (PR6, p. 2-3). En s'inspirant du tableau 9-28 de l'étude d'impact (PR3.1, p. 548pdf) et puisque ce tableau présente les données d'exploitation de 2020 (Première partie de l'audience publique – 9 septembre 2026 à 19h, 0 : 52 – 0 : 56), veuillez fournir sous forme de tableau et pour les cinq dernières années d'exploitation, les données suivantes pour le Terminal St-Joseph-de-Sorel :

Année d'exploitation	2021	2022	2023	2024	2025
Nombre de navires total					
<i>Dont :</i>					
<i>Sel</i>					
<i>Engrais/Fertilisant</i>					
<i>Acier</i>					
<i>Autres marchandises</i>					
Tonnage manutentionné total					
<i>Chargé (si applicable)</i>					
<i>Déchargé</i>					
Temps total des navires à quai (jours)					
Temps total d'attente des navires au large (jours)					
Temps moyen d'attente par navire (jours)					

8. Vous avez déposé à la commission un document qui supporte l'estimation de plus de 48 000 km de camionnage évité annuellement entre le Terminal Saint-Joseph Sorel et le site du projet dans le secteur St-Laurent de la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy (DA4.2).
- Est-ce que les camions qui effectuent ce trajet passent par l'autoroute 30 puis les rues Industrielle et Joseph Simard? Dans l'affirmative, la distance retenue pour les voyages aller-retour de 16,4 km est-elle la bonne?
 - Pour votre calcul, vous prenez pour hypothèse un transfert qui se limite à l'engrais pour un tonnage annuel de 88 000 tonnes. Dans les faits, quelles marchandises (grandes catégories) ont été entreposées

sur le site du projet depuis 2021? Pouvez-vous fournir des données réelles, par exemple pour l'année 2025, quant au nombre de voyages effectués afin de les comparer à l'estimation présentée dans l'étude d'impact ? Merci d'appuyer votre réponse.

Climat sonore

9. Le résumé de l'étude d'impact indique qu'afin de se conformer à la note 98-01, l'initiateur prévoit une mesure d'atténuation spécifique consistant à la mise en place d'un mur antibruit ou d'un encoffrement pour endiguer le bruit (PR6, p. 9-6, tableau 9-2). L'étude d'impact sonore révisée (PR5.2, p. 134 PDF) mentionnait plutôt à l'égard des activités de manutention de sel et autres vracs, et de manutention d'engrais : « *Des mesures d'atténuation spécifiques sont donc requises pour ces activités afin de se conformer à la NI 98-01 du MELCCFP. Ces mesures d'atténuation spécifiques sont les suivantes : ▪ Mise en place d'un mur antibruit le long du convoyeur principal, sur toute la longueur du quai. La hauteur du mur antibruit devra dépasser d'au moins un mètre celle du convoyeur. [...] ▪ Mise en place d'un encoffrement/coquille/écran autour du moteur du convoyeur principal* ».
 - a. Pouvez-vous préciser si ces deux mesures seraient effectivement mises en œuvre ou si elles constituent des options alternatives?
 - b. Dans le second cas, quels critères guideront le choix de la solution retenue?
 - c. Le cas échéant, quelle mesure est considérée comme la plus efficace sur le plan acoustique ?
 - d. Des mesures similaires sont-elles également envisagées pour les convoyeurs de transfert ? Expliquer votre réponse.
10. L'étude d'impact sonore identifie cinq catégories d'activité et sources de bruit en phase d'opération, incluant les mouvements maritimes (activité O0). Toutefois, les tableaux de comparaison des niveaux sonores anticipés en exploitation aux critères sonores applicables ne présentent pas de résultats en lien avec cette activité (PR5.2, 124 et 131 PDF). Lors des séances publiques, le ministère responsable de l'Environnement mentionnait cependant « qu'un navire accosté au quai de QSL constitue une source fixe » et qu'à ce titre il doit être pris en compte dans l'étude de bruit (Première partie de l'audience publique – 9 septembre 2026 à 13h30, 3 :01 à 3 :02). Il précisait également que « les émissions sonores doivent tenir compte du pire cas sur une heure », et indiquait que bien que « cette modélisation semble avoir été faite », « les détails résultant de la modélisation » incluant la présence d'un vraquier au quai projeté, n'avaient pas été présentés (Première partie de l'audience publique – 9 septembre 2026 à 19h, 1 :24 à 1 :26)

- a. Une telle analyse du climat sonore incluant la présence d'un navire au quai projeté a-t-elle bien été réalisée ?
- b. Si oui, veuillez:
 - i. Déposer les résultats de cette analyse.
 - ii. Préciser les sources sonores prises en compte pour représenter la présence de navires à quai (p. ex. moteurs, génératrices, présence de remorqueurs, etc.) en expliquant en quoi les sources considérées représentent le pire scénario.
 - iii. Expliquer en quoi ce scénario reflète l'ensemble des activités bruyantes (p. ex., manutention de vrac et/ou d'acier ou encore expédition par camionnage) pouvant se dérouler simultanément au terminal portuaire projeté.
 - iv. Quelles autres activités (p. ex., manutention de vrac et/ou d'acier ou encore expédition par camionnage) seraient susceptibles de se dérouler simultanément à la présence d'un navire au quai projeté ?

11. La carte complémentaire à la carte A4 illustrant la position des sources sonores relative à l'expédition par camionnage ne semble pas identifier de source de bruit à l'est de la route 132, au droit de la zone d'entreposage du cargo (PR5.10, p. 29 PDF). Pourtant des activités d'entreposage de cargo y sont annoncées (PR6, p. 41 PDF, carte3-4).

- a. À quelle source sonore le chargement des pièces d'acier et leur expédition par camion est-elle associée ?
- b. Les niveaux sonores attendus de l'expédition des pièces d'acier sont-ils supérieurs à ceux attendus de l'expédition du vrac (engrais, sels, etc.)?

Émissions atmosphériques :

12. Le Guide de la modélisation de la dispersion atmosphérique demande d'utiliser une approche de type pire scénario, c'est-à-dire représentant « *les conditions où les émissions seront maximales sur la période pertinente* ».

- a. Veuillez résumer l'ensemble des variables retenues pour la modélisation qui correspondent à un pire scénario d'exploitation.
- b. Dans quelle mesure ces variables diffèrent-elles des conditions normales d'exploitation?

13. La modélisation des émissions atmosphériques en exploitation a été réalisée selon deux scénarios, le 2^e tenant compte de certaines émissions des

navires pétroliers et remorqueurs associés au quai de Kildair. Selon cette approche, des dépassements de critères du MELCCFP pour certains contaminants (odeurs et 4-nitrobyphényl) sont susceptibles d'affecter plusieurs résidences (PR5.2, p.285^{PDF}). Le programme de suivi des concentrations mentionné vise les PM_{2.5}, les MPD, le SO₂ et le NO₂ (PR6, p. 9-6).

- a. Quelle serait la fréquence de ces suivis ? Comment seraient-ils représentatifs des pires conditions d'exploitation ?
- b. Comment ce programme permettrait-il de suivre les odeurs et le 4-nitrobyphényl ? S'il ne le permet pas, pourquoi?
- c. Comment les mesures d'atténuation prévues (p. ex. utilisation des dépoussiéreurs) contribueraient-elles spécifiquement aux respects des critères pour les odeurs et le 4-nitrobyphényl?

14. Concernant la modélisation de la qualité de l'air, vous avez indiqué au MELCCFP que la génération de poussière de sel durant des épisodes de vents forts ne serait pas un enjeu et que la pile de sel de déglacage « *n'a pas été ajoutée comme source au modèle de dispersion atmosphérique présenté dans le rapport révisé* » puisqu'elle serait recouverte en tout temps à l'exception des moments de déchargement des navires et des chargements des camions (PR5.2, p. 20 et 21).

- a. Quelle est la durée moyenne d'une opération de déchargement et de chargement pendant laquelle les piles de sels de déglacage ne sont pas recouvertes?
- b. Quelles mesures d'atténuation ou d'adaptation spécifique à cette opération sont évaluées afin de limiter la dispersion des poussières?
- c. Dans quelles circonstances ces mesures d'atténuation seraient-elles appliquées?
- d. Dans quelle mesure l'exclusion de la pile de sel du modèle de dispersion permet-elle de représenter le pire scénario en exploitation, considérant que les émissions potentielles associées aux périodes où les piles sont découvertes n'ont pas été intégrées?

15. Vous mentionnez en réponse à une question du ministère responsable de l'Environnement qu'« *aucune mesure d'atténuation particulière des poussières générées lors du transfert du vraquier sur le convoyeur n'a été intégrée au modèle de dispersion* » mais que vous prévoyez « *l'arrêt des activités lorsque des conditions météorologiques défavorables à l'entraînement des poussières surviennent et le recouvrement des matières*

en vrac » (PR5.8, p. 14). Toutefois, cette mesure n'est pas mentionnée au tableau 9-2 du résumé de l'étude d'impact intitulé « Synthèse des impacts et des mesures de conception, de prévention et d'atténuation pour les deux variantes de quai » (PR6, p. 9-5 et p. 9-6).

- a. Pouvez-vous préciser les paramètres correspondant à des « conditions météorologiques défavorables » ainsi que les outils utilisés pour les mesurer (ex. : station météo sur place)?
 - b. Cette mesure d'atténuation est-elle toujours envisagée?
16. Lors de la séance publique du 8 septembre, le ministère responsable de l'Environnement indiquait qu'en ce qui concerne la modélisation de la dispersion atmosphérique « les mesures d'atténuation des impacts qui ont été mentionnés n'ont pas été intégrées à la modélisation » à l'exception des dépoussiéreurs, ce qui pouvait affecter la nature des dépassements modélisés. Il mentionnait à cet effet qu'une mise à jour de l'étude de dispersion serait demandée (Première partie de l'audience publique – 8 septembre 2026 à 19h, 1 :50 à 1 :52; Première partie de l'audience publique – 9 septembre 2026 à 13h30, 3 :05 à 3 :07).
- a. En lien avec les émissions atmosphériques, veuillez lister l'ensemble des mesures d'atténuation prévues pendant l'exploitation du projet et préciser, pour chacune d'elles, les contaminants visés.
 - b. Parmi ces mesures, veuillez préciser lesquelles n'ont pas été prises en compte dans l'étude de dispersion atmosphérique révisée (Annexe D, PR5.2)
 - c. Une modélisation intégrant l'ensemble des mesures d'atténuation prévues a-t-elle déjà été réalisée ? Dans l'affirmative, veuillez déposer cette étude. Dans la négative, veuillez préciser à quel moment ses résultats seront disponibles.

Biodiversité et milieu aquatique

17. Dans le résumé de votre étude d'impact, vous indiquez que « des enceintes de confinement, telles que des rideaux de bulles d'air pourraient également être érigés autour des zones des travaux pour limiter la dispersion des [matières en suspension] » (PR6, p. 9-9, nous soulignons).
- a. Le recours à cette mesure d'atténuation est-il confirmé?
 - b. Si vous avez répondu négativement à la question précédente, quels critères détermineraient si cette mesure serait déployée?

18. Au sujet du Plan de compensation pour la perte d'habitat du poisson, vous dites que le projet intégrera des considérations de pérennité des aménagements du site (PR6, p. 13-4). Quelles sont ces considérations?
19. Une zone d'élevage confirmée (alevins et juvéniles) est localisée le long de la berge à environ une dizaine de mètres en amont du quai projeté (PR3.1, carte 5-15, zone H03). Parmi vos mesures d'atténuation visant le poisson et son habitat, vous mentionnez « Respecter les périodes de protection des activités de reproduction pour les espèces d'intérêt qui s'étend du 1er avril au 1er août (MPO 2024) et adapter les activités qui pourraient déranger le chevalier cuirré » (PR3.1, p. 14-7 et 14-8). Cette mesure s'applique toutefois uniquement lors de la phase de construction. Des mesures d'atténuation seront-elles mises en place pour réduire les effets de l'exploitation du terminal sur cette zone d'élevage durant les périodes de protection des activités de reproduction?
20. Lors de la séance du 9 septembre en après-midi, vous avez indiqué qu'un horizon de l'ordre de 10 ans et plus était à prévoir pour atteindre la maturité du terminal (Première partie de l'audience publique – 9 septembre 2026 à 13h30, 23 :25). Or, le programme de suivi pour vérifier si les superficies d'herbiers autour des installations subiront des impacts différents de ce que l'évaluation des impacts a présenté est prévu pour les cinq premières années de l'exploitation du terminal (PR3.1, p. 14-8). Veuillez justifier le choix d'une durée de cinq ans pour le programme de suivi dans le contexte où il n'est pas prévu que l'exploitation du terminal ait atteint sa maturité à la fin de cette période.