

1. Le projet a bénéficié d'un financement de 7,6M\$ du Gouvernement du Québec dans le cadre du programme d'investissement en infrastructures maritimes 2021-2025. Veuillez fournir la liste des projets financés par ce programme et les montants associés. Inclure dans votre réponse les références ou les hyperliens menant à cette information

Tableau 1 : Projets financés par le Programme d'investissement en infrastructures maritimes, 2021-2025

Nom du projet	Bénéficiaire	Coût estimé total du projet	Engagement du MTMD	Communiqué, annonce ou article
Volet 1 : Infrastructures maritimes et intermodales en transport de marchandises				
Aménagement du terminal numéro 5 au port de Baie-Comeau	Corporation de gestion du port de Baie-Comeau	41 549 753 \$	17 502 383 \$	Communiqué
Amélioration des infrastructures du quai Marcel-Dionne	Administration portuaire du Saguenay	92 907 166 \$	20 000 000 \$	Communiqué
Aménagement d'un corridor logistique permanent de transport routier d'équipements hors-normes reliant le parc logistique PL-E au port de Trois-Rivières	Administration portuaire de Trois-Rivières	9 702 145 \$	2 727 439 \$	Aucun communiqué ou annonce
Modernisation du terminal Monseigneur-Blanche	Administration portuaire de Sept-Îles	30 000 000 \$	10 000 000 \$	Communiqué
Réfection majeure des installations portuaires de la Ville de Forestville	Ville de Forestville	11 776 246 \$	5 444 538 \$	Article
Aménagement d'un centre logistique multimodal et multi-usager dans le parc industriel et portuaire de Bécancour	Desgagnés Logistik Inc.	7 153 526 \$	1 995 834 \$	Communiqué
Acquisition d'équipements pour le transport maritime courte distance de marchandises sur le navire Bella Desgagnés	Relais Nordik Inc.	674 440 \$	275 000 \$	Communiqué
Rénovation des voies ferrées et aménagement d'une ligne marine permanente de déchargement de brai liquide au port de Trois-Rivières	Fonbrai Inc.	1 220 603 \$	610 302 \$	Communiqué
Aménagement d'une aire d'entreposage extérieure dans le secteur sud-ouest du terminal maritime de Grande-Anse	Administration portuaire du Saguenay	2 522 686 \$	428 857 \$	Communiqué
Agrandissement du Terminal maritime Sorel-Tracy, secteur Saint-Laurent	QSL international Ltée	36 308 464 \$	7 621 487 \$	Article
Amélioration infrastructure terminal CSL 51	Béton Provincial	6 000 000 \$	3 000 000 \$	Aucun communiqué ou annonce

Construction de mini-dômes sur conteneurs	Domeplex inc.	3 718 000 \$	1 809 000 \$	Article
Installation d'un convoyeur pour le déchargement des cargos au quai 71-72 du Port de Montréal	CGC inc.	57 497 244 \$	20 000 000 \$	Aucun communiqué ou annonce
Remplacement des drives électrique des tours de déchargement de minerai 26 & 55 au site RTFT à Sorel-Tracy	Rio Tinto Fer et Titanium inc.	1 397 000 \$	698 500 \$	Aucun communiqué ou annonce
Diversification des méthodes de chargement des produits agricoles dédiés à l'exportation et augmentation de la capacité du terminal céréalier	DG Canest Transit Inc.	22 314 600 \$	3 289 600 \$	Aucun communiqué ou annonce
Étude d'ingénierie préliminaire à la réfection majeure du quai municipal et de sa route d'accès	Ville de Port-Cartier	1 474 600 \$	500 000 \$	Aucun communiqué ou annonce
VOLET 3 : Infrastructures maritimes en transport des personnes – Traverses intermédiaires				
Phase 4 du Programme de mise à niveau et d'améliorations du MV l'Héritage 1	Compagnie de Navigation des Basque	999 060 \$	749 000 \$	Article
Mise aux normes du traversier Le Corégone	Traverse du Lac Témiscouata	103 870 \$	77 903 \$	Article

Note : Aucun projet n'a été financé dans le volet 2 : Projet pilote en transport maritime des marchandises.

2. Dans le cadre de la stratégie gouvernementale Avantage St-Laurent, il est précisé qu'une enveloppe de 166,3 M\$ sera spécifiquement consacrée aux zones industrialo-portuaires et aux pôles logistiques (p. 32). Outre le financement reçu par le projet, est-ce que la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy a bénéficié de ce financement pour le développement de son secteur St-Laurent? Si oui, veuillez détailler ce financement.

Non, la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy n'a bénéficié d'aucune aide dans le cadre de cette mesure.

3. Dans le tableau DB2, *Évolution du vrac solide sur le Saint-Laurent entre 2020 et 2024*, veuillez préciser :

a. si les données de vrac du port actuel de Contrecœur sont intégrées dans celles du port de Montréal

Oui. Les données du port de Montréal comprennent celles de tous les terminaux. Les informations disponibles ne permettent pas de distinguer les tonnages qui sont transbordés par le terminal de Contrecœur des autres terminaux du port.

b. si l'estimation pour Sorel-Tracy exclut ou non le tonnage du terminal portuaire de QSL International Ltée à St-Joseph-de-Sorel

Le Ministère n'est pas en mesure de répondre avec certitude à cette question mais comme l'estimation ne comprend que les tonnages de Rio Tinto (tel que précisé sous le tableau DB2) et que cette dernière semble posséder ses propres installations de transbordement, on peut présumer que les tonnages manutentionnés par

QSL ne sont pas compris. Il est à noter que le Ministère ne dispose pas d'une base de données sur les tonnages manutentionnés dans les ports du Québec, l'estimation a été faite à partir des informations contenues dans le document [État du transport maritime au Québec](#).

c. les ports recevant du vrac solide qui ont été exclus du tableau (par exemple, ceux de Côte-Sainte-Catherine et de Havre-Saint-Pierre) et la raison de cette exclusion.

Les données sur ces ports ne sont pas disponibles. La divulgation des données utilisées pour compléter le portrait apparaissant dans l'**État du transport maritime au Québec** se fait sur une base volontaire.

4. Lors de la séance du 9 septembre en après-midi, la représentante du MTMD a souligné que réduire le camionnage, outre la réduction des GES, revenait à « allonger la durée de vie des routes » (Première partie de l'audience publique – 9 septembre 2026 à 13h30 : 1:13 à 1:14). Par ailleurs, les mesures mises en place dans le cadre d'Avantage Saint-Laurent visent notamment à favoriser « la réduction des déplacements de marchandises par camion » (p. 38).

a. le MTMD dispose-t-il d'une étude ou de références qui lui permettent, en contexte québécois, de mettre en perspective les coûts associés au trafic des camions sur les routes du Québec (usure, accidents, nuisances, congestion, etc.) et les gains associés à la réduction de celui-ci. Si oui, veuillez les déposer à la commission.

Le MTMD produit un guide (ci-joint et en ligne [ici](#)) qui contient l'ensemble des valeurs à utiliser lors des analyses avantages-coûts réalisées par le Ministère. Les paramètres utilisés permettent d'identifier une partie des coûts associés au transport par camion, notamment :

- la valeur horaire du temps des conducteurs de camions réguliers et de camions lourds (p. 4);
- le coût moyen des accidents selon leur gravité, en privilégiant la méthode de la disposition à payer (p. 5);
- les coûts d'utilisation des véhicules en fonction de la vitesse et de la distance parcourue pour les camions réguliers et les camions lourds (p. 6) ;
- les taux d'émission de GES et de polluants atmosphériques ainsi que la consommation de carburant d'un camion régulier et lourd (p. 10 et 11) - les coûts unitaires des GES et des polluants permettant la conversion en dollars de 2019 sont présentés à la page 7.

La Commission peut également prendre connaissance de l'étude des « Coûts sociaux externes du transport routier sur la Côte-Nord » (ci-joint) réalisée en 2018 pour le compte de la Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes). Celle-ci visait à évaluer les coûts des effets négatifs engendrés par les activités de transport sur la route 138 sur les accidents, la pollution, l'entretien routier, la congestion et le bruit, qui sont assumés par l'ensemble de la société.

b. Dans son analyse des gains en matière de réduction de GES, quelle base utilise le MTMD pour comparer les émissions de GES moyennes d'un camion au Québec et celle d'un navire sur le Saint-Laurent ?

Le MTMD se réfère aux données publiées par Research and Traffic Group. Il s'agit également de la référence utilisée par le scientifique en chef du gouvernement du Québec. [Le transport maritime est moins polluant ? 4 choses à savoir - Scientifique en chef du Québec.](#)

Le Plan pour la décarbonation du transport maritime au Québec, une initiative financée par le MTMD qui a été publiée en 2025, utilise également cette même référence (page 7, [Le transport maritime est moins polluant ? 4 choses à savoir - Scientifique en chef du Québec.](#)).

D'autres sources, notamment européennes, comparent les différents modes de transports affectés aux marchandises. Les différentes sources en arrivent à des résultats très similaires. [Transport de marchandises - Climate Action Accelerator](#)

c. En séance, à savoir si des données relatives au camionnage évité ont été considérées dans l'analyse de la demande de financement de QSL, le MTMD répond d'une part que l'augmentation du tonnage à Sorel entraînera du camionnage de plus, et d'autre part que la réduction du transit entre le quai de Saint-Joseph et le terminal (du projet) a été considérée. (Première partie de l'audience publique – 9 septembre 2026 à 13h30 : 1:12 à 1:13). Cette réponse ne permet pas à la commission de comprendre en quoi le projet contribue à l'atteinte de l'objectif de réduction du camionnage au Québec. Veuillez détailler cette analyse en différenciant les effets sur le camionnage au Québec qui ont été évalués.

Le projet de QSL comporte deux effets distincts sur le camionnage.

D'une part, le projet prévoit une augmentation de tonnage dans ses installations d'environ 400 000 tonnes annuellement. Bien que QSL ait identifié qu'un tonnage théorique de 100 000 tonnes pourrait être transbordé navire-rail ou navire-navire, le projet prévoit un accroissement du volume de tonnage transporté par camion à partir du site du nouveau quai et de leur entrepôt existant (zone industrialo-portuaire (zone IP)).

D'autre part, l'un des points considérés par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) lors de l'analyse de la demande d'aide financière de QSL est l'impact positif de ce projet sur la fluidité des marchandises, en raison de la réorientation des navires qui déchargent actuellement au quai Saint-Joseph-de-Sorel vers les futures installations dans la zone IP. De ce fait, le projet a pour effet de rassembler dans un même secteur le lieu de déchargement de la marchandise par navire et le lieu d'entreposage et de transbordement vers un autre mode de transport. Cet aspect du projet réduira la circulation par camion entre le quai Saint-Joseph-de-Sorel vers l'entrepôt de QSL de la zone industrialo-portuaire. Selon les informations communiquées par QSL lors du dépôt de sa demande d'aide financière au MTMD, ces allers-retours entre le quai Saint-Joseph-de-Sorel et la zone IP, qui traverse des zones résidentielles, cumulerait actuellement 48 000 km par camion, lesquels seraient éliminés avec le projet de quai adjacent à la zone IP.

5. Vous avez déposé à la commission un document présentant l'avancement de la cible d'augmentation de 25 % des tonnages de marchandises transbordées dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec (DB6). Dans la méthodologie de calcul, vous précisez avoir deux indicateurs « 8-1 Marchandises ferroviaires » et « 8-2 Marchandises maritimes » qui s'additionne pour établir l'indicateur « Transbordements de marchandises dans les ports et les réseaux ferroviaires du Québec ».

a. veuillez préciser l'année initiale de référence pour le calcul de la cible de 25% ainsi que le tonnage associé.

2017 : 198,7 millions de tonnes de marchandises.

b. Veuillez fournir un tableau présentant, depuis cette année de référence, l'évolution des tonnages de marchandises transbordées dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec en différenciant les marchandises transbordées dans les ports et celles transbordées dans les centres intermodaux ferroviaires.

Tableau 2 : État d'avancement de la cible d'augmentation de 25 % des tonnages de marchandises transbordés dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec (en million de tonnes)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Cible 2030
Maritime	141,8	147,9	156,7	150,2	151,8	155,5	156,7	158,1	-
Ferroviaire	56,9	55,5	58,9	55,9	56	55,2	53,6	56,0	-
Total	198,7	203,4	215,6	206,0	207,8	210,7	210,4	214,1	248,4
Niveau d'atteinte	0 %	9 %	34 %	15 %	18 %	24 %	23 %	31 %	100 %