

PAR COURRIEL

Québec, le 29 septembre 2026

Madame Rachel Sebareme
Coordonnatrice du secrétariat de la commission
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)
Rachel.Sebareme@bape.gouv.qc.ca

**Objet : Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal
portuaire à Sorel-Tracy – Questions complémentaires – DQ1 – Réponse
de l'initiateur à la question 7**

Madame,

Pour faire suite à notre document du 25 septembre dernier, en référence au dossier
présentement à l'étude, vous trouverez annexée à la présente la réponse à la
question 7.

Nous vous prions d'agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Olivier Rochette
Vice-président, Solutions d'affaires, Infrastructures et logistique
Porte-parole
QSL International Ltée

p. j. Réponse à la question 7

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

Le projet et sa justification

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 :

Réponse					
Année d'exploitation	2021	2022	2023	2024	2025
Nombre de navires total	55	46	38	37	25
Tonnage manutentionné total	571 134	420 704	428 002	382 504	207 752
Temps total des navires à quai (jours)	261	219	160	146	130
Temps total d'attente des navires au large (jours)	289	N/D	4	14	2

Comme vous pouvez le constater, il est survenu un changement important des volumes opérationnels suivant l'année 2021. Les baisses observées en 2022 et 2023 résultent notamment de l'insatisfaction de certains clients à l'égard des délais d'attente et du manque de fluidité observés en 2021. Certains clients ont ainsi choisi de réorienter temporairement leurs chaînes d'approvisionnement vers d'autres solutions logistiques. En 2025, la diminution additionnelle des volumes s'explique principalement par le ralentissement de plusieurs secteurs consommateurs d'acier, notamment l'industrie de la construction et certains segments manufacturiers. Les tarifs imposés par le Gouvernement américain ont également induit un bouleversement dans cette industrie. Il est également à noter qu'en 2024 et 2025, quatre navires n'ont pu être accueillis puisque les installations requises à la ZIP Sorel n'étaient pas disponibles et que le site de St-Joseph de Sorel ne le permettait pas en raison d'un manque d'infrastructures. En 2020, devant les volumes anticipés et les contraintes opérationnelles observées au terminal de Saint-Joseph-de-Sorel, QSL a conclu une entente de principe visant la négociation d'une convention d'emphytéose avec la Ville de Sorel-Tracy en vue du développement du site de la ZIP Sorel. Les volumes exceptionnellement élevés

observés en 2021 ont confirmé les limites opérationnelles des installations existantes, mais les années subséquentes ont également été marquées par un contexte économique plus incertain ainsi que par un ralentissement de certains marchés desservis.

Après plus de 50 ans dans l'industrie maritime, QSL constate que les volumes associés aux commodités manutentionnées dans ses terminaux évoluent selon les cycles économiques, les conditions du commerce international et les ajustements des chaînes logistiques. Le marché de l'acier en constitue un bon exemple puisqu'il demeure étroitement lié à la conjoncture économique nord-américaine et aux échanges commerciaux internationaux.

Les volumes observés depuis 2022 doivent donc être analysés dans ce contexte. Bien qu'ils soient inférieurs aux niveaux exceptionnels atteints en 2021, ils reflètent principalement une conjoncture économique particulière plutôt qu'une tendance structurelle à long terme.

Par ailleurs, les récentes transformations des chaînes d'approvisionnement et des échanges commerciaux créent de nouvelles opportunités pour les infrastructures portuaires du Saint-Laurent. À cet égard, QSL est actuellement en discussion avec des acteurs de premier plan concernant de nouveaux besoins logistiques de grande envergure. Bien qu'il soit prématuré de tirer des conclusions quant à l'aboutissement de ces démarches, elles illustrent le potentiel de développement de nouvelles routes logistiques pour la région de Sorel-Tracy ainsi que la pertinence de disposer d'infrastructures portuaires offrant la flexibilité et la capacité nécessaires pour répondre aux besoins futurs du marché.