



Mémoire sur le projet de nouveau terminal portuaire de Sorel-Tracy

Présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Septembre 2026

Présentation du DÉPS et objet du mémoire

Développement économique Pierre-De Saurel (DÉPS) est l'organisme responsable du développement économique de la MRC de Pierre-De Saurel. Il accompagne les entreprises du territoire dans leurs projets de démarrage, de croissance, de financement, d'innovation et de relève. Il contribue également au développement de secteurs stratégiques, à l'attraction des investissements et à la mise en valeur des avantages économiques de la région.

Ce travail lui donne une connaissance directe des réalités vécues par les entreprises et les producteurs agricoles du territoire, notamment en matière d'accès aux marchés, de transport, de main-d'œuvre et d'infrastructures. Le secteur agricole fait d'ailleurs partie des secteurs susceptibles de bénéficier des capacités logistiques offertes par le projet.

Le présent mémoire porte sur le projet de nouveau terminal portuaire proposé par QSL dans le secteur Saint-Laurent, à Sorel-Tracy. Il poursuit un objectif précis : expliquer pourquoi ce projet apparaît pertinent pour le développement économique de la région.

Il s'agit d'un mémoire de positionnement institutionnel. Le DÉPS ne cherche pas à produire une nouvelle étude d'impact ni à se substituer aux autorités responsables de l'évaluation environnementale. Son analyse repose sur sa connaissance du territoire, sur les documents publics concernant le projet ainsi que sur les orientations gouvernementales en matière de transport maritime et de chaînes d'approvisionnement.

Le DÉPS appuie la réalisation du projet. Cet appui repose principalement sur l'ajout d'une capacité portuaire dans une région où les activités industrielles et agricoles occupent une place importante, sur les besoins logistiques des entreprises et des producteurs agricoles ainsi que sur le potentiel d'attraction de nouveaux investissements. Il va de pair avec la nécessité de respecter les exigences environnementales et d'assurer une cohabitation harmonieuse avec la population et les autres utilisateurs du fleuve.

1. Une infrastructure cohérente avec les orientations gouvernementales

L'accès à des réseaux de transport fiables et adaptés influence directement la capacité des entreprises à s'approvisionner, à livrer leurs produits et à atteindre de nouveaux marchés. Les infrastructures portuaires contribuent ainsi à la circulation des marchandises, à la fiabilité des chaînes d'approvisionnement et à la compétitivité des entreprises.

Le gouvernement du Québec reconnaît cette importance dans sa *Politique de mobilité durable 2030* et dans son *Cadre d'intervention en transport maritime*. Ces documents reconnaissent le corridor de commerce Saint-Laurent-Grands Lacs comme une infrastructure essentielle au fonctionnement et à la prospérité de l'économie québécoise. Ils mettent également de l'avant la modernisation des installations maritimes, leur complémentarité avec les modes de transport terrestre et l'amélioration de la performance logistique.¹

Cette vision s'est aussi traduite par la mise en place du Programme d'investissement en infrastructures maritimes. Ce programme, qui a pris fin en 2025, visait notamment à accélérer les investissements, à améliorer la pérennité et la compétitivité du transport maritime et à renforcer les liens entre les infrastructures portuaires et les réseaux terrestres.ⁱⁱ

Les consultations menées par Transports Canada en 2026 ont aussi fait ressortir des besoins liés à la modernisation des corridors commerciaux, à la fiabilité des chaînes d'approvisionnement et aux infrastructures facilitant les échanges. Le rapport issu de ces consultations ne constitue pas une politique officielle ni un engagement gouvernemental envers un projet précis. Il confirme néanmoins que ces enjeux sont largement reconnus par les acteurs du transport et de l'industrie.ⁱⁱⁱ

Le projet de nouveau terminal portuaire à Sorel-Tracy s'inscrit dans cette volonté d'améliorer les infrastructures maritimes et la circulation des marchandises. Il ajouterait une capacité portuaire dans le corridor Saint-Laurent-Grands Lacs et permettrait le transbordement de marchandises entre les navires et les camions, à proximité de l'autoroute 30.^{iv}

Pour le DÉPS, le projet constitue une application concrète de plusieurs orientations québécoises en matière de transport maritime. Il pourrait également contribuer aux objectifs plus généraux de fluidité des échanges et de fiabilité des chaînes d'approvisionnement soulevés lors des consultations fédérales. Cette cohérence ne dispense évidemment pas le projet de satisfaire aux exigences environnementales ni de tenir compte des préoccupations du milieu.

2. Un territoire industriel et maritime

Située au confluent du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, la région de Sorel-Tracy possède une importante base industrielle et manufacturière. L'étude sur le potentiel des filières économiques territoriales réalisée par Aviséo Conseil en 2026 relève notamment la solidité de sa base industrielle, son accès stratégique au fleuve et aux infrastructures portuaires ainsi que la disponibilité de terrains industriels.^v

Aviséo Conseil désigne la métallurgie comme un moteur régional établi, l'agriculture comme un pilier territorial et l'industrie navale comme une filière stratégique en relance. L'étude présente également la symbiose industrielle comme une approche pouvant soutenir le développement de plusieurs secteurs. La fabrication représente 19 % des emplois occupés par la population de la MRC, et plus de la moitié des emplois manufacturiers sont liés à la première transformation des métaux ou à la fabrication de produits métalliques.^v

L'étude d'Aviséo Conseil souligne également le rôle transversal de la symbiose industrielle, qui favorise une meilleure utilisation des ressources et les échanges de matières entre les entreprises. Cet atout permet à la région de conjuguer développement industriel et amélioration de la performance environnementale de ses activités économiques.^v

Les entreprises de ces secteurs doivent s'approvisionner à l'extérieur de la région et expédier leurs produits vers différents marchés. Pour certaines d'entre elles, le poids ou les dimensions des marchandises compliquent le transport. Dans son étude, Aviséo Conseil considère l'accès au

fleuve et aux installations portuaires comme un avantage régional et recommande de consolider les actifs maritimes et logistiques de la MRC.^v

Le projet serait réalisé sur le site de l'ancienne centrale thermique de Tracy, au sein de la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy, secteur Saint-Laurent. Sorel-Tracy fait partie des zones industrialo-portuaires reconnues par le gouvernement du Québec afin de favoriser l'établissement d'entreprises à proximité de services portuaires et d'infrastructures de transport. Le gouvernement présente notamment ces zones comme des environnements propices au transport intermodal et aux synergies entre les activités industrielles.^{vi} Le projet prévoit la réutilisation de certaines infrastructures existantes ainsi que l'ajout d'un quai flottant, de convoyeurs électriques, d'aires d'entreposage et d'équipements destinés à la manutention des marchandises.^{vii}

Pour le DÉPS, l'utilisation d'un ancien site industriel constitue l'un des principaux avantages du projet. Le nouveau terminal s'inscrirait dans un secteur où des entreprises et des infrastructures industrielles sont déjà présentes.

La présence du terminal ne produira pas, à elle seule, des retombées pour l'ensemble de la région. Celles-ci dépendront notamment de son utilisation par les entreprises, des liens établis avec les fournisseurs régionaux et de sa capacité à soutenir de nouveaux projets industriels. Le DÉPS considère donc que le terminal doit être envisagé comme un outil au service du développement économique régional, en complémentarité avec les entreprises, les infrastructures et les priorités du territoire.

3. Une infrastructure au service de la compétitivité régionale

L'accès à des infrastructures de transport performantes influence directement la capacité des entreprises à s'approvisionner, à livrer leurs produits et à atteindre de nouveaux marchés. Pour le transport de volumes importants, de marchandises en vrac ou de pièces surdimensionnées, la voie maritime peut constituer une option adaptée.

L'étude d'Aviseo Conseil relève certaines faiblesses dans les infrastructures routières et logistiques de la MRC. Elle recommande de renforcer les maillons liés à la distribution, à la logistique et à l'accès aux marchés, en plus de consolider les actifs maritimes et logistiques du territoire.^v Le projet de nouveau terminal s'inscrit en partie dans cette orientation puisqu'il ajouterait une capacité de manutention et d'entreposage au sein de la zone industrialo-portuaire.

Le terminal exploité par QSL à Saint-Joseph-de-Sorel fonctionne actuellement à pleine capacité, ce qui occasionne des délais d'attente pour les navires. L'ajout d'une nouvelle capacité vise à réduire ces périodes d'attente, à améliorer la fluidité des opérations et à mieux répondre à la demande logistique de la chaîne d'approvisionnement.^{vii}

Une nouvelle infrastructure ne garantit pas, à elle seule, une réduction des coûts ni une amélioration de la compétitivité des entreprises. Ces effets dépendront notamment de l'accès au terminal, de ses coûts d'utilisation, des marchandises qui y seront manutentionnées et de ses

liens avec les réseaux de transport terrestre. Le terminal pourrait néanmoins offrir une option logistique supplémentaire aux entreprises dont les besoins correspondent à ses capacités.

Cette capacité additionnelle pourrait donner aux entreprises une option de plus pour organiser le transport de leurs marchandises. Pour la région, l'intérêt économique du projet dépendra donc de son utilisation réelle par les entreprises existantes et de sa capacité à répondre aux besoins de futurs projets industriels.

4. Un potentiel pour les secteurs économiques porteurs

L'intérêt économique du terminal doit être examiné en fonction des activités présentes dans la région. L'étude d'Aviso Conseil décrit la métallurgie comme un moteur régional établi, l'agriculture comme un pilier territorial et l'industrie navale comme une filière stratégique en relance. Elle recommande notamment d'améliorer l'accès aux marchés et de consolider les infrastructures logistiques qui soutiennent ces secteurs.^v

Métallurgie et fabrication

La métallurgie constitue un moteur économique établi dans la région. Certaines entreprises de cette filière fabriquent ou transforment des produits lourds ou de grandes dimensions, dont le transport exige des moyens adaptés. La capacité annoncée de manutentionner des produits d'acier et des pièces surdimensionnées pourrait donc répondre aux besoins de certaines entreprises industrielles.^{vii}

Cette possibilité de manutention constitue un atout supplémentaire pour une région où la transformation des métaux occupe déjà une place importante. Sa portée dépendra toutefois des conditions d'accès au terminal et de leur adéquation avec les besoins des entreprises.

Agriculture et agroalimentaire

L'agriculture constitue un pilier territorial de la MRC de Pierre-De Saurel. Dans sa feuille de route, Aviso Conseil recommande notamment de développer les capacités de collecte, de tri et d'entreposage, de faciliter l'accès aux réseaux de distribution et d'utiliser le terminal portuaire pour soutenir la distribution et l'exportation.^v

Selon le sommaire diffusé par QSL, le terminal pourrait notamment servir à la manutention d'engrais et de semences.^{vii} Il offrirait ainsi une option d'approvisionnement supplémentaire au secteur agricole. Pour le DÉPS, l'ajout d'une capacité régionale de manutention pourrait contribuer à la sécurité des approvisionnements agricoles et à la résilience du secteur. Les avantages pour les entreprises de la région dépendront toutefois des produits réellement manutentionnés, des volumes disponibles et des conditions d'accès au terminal.

Industrie navale et économie maritime

L'étude d'Aviso Conseil présente l'industrie navale comme une filière stratégique en relance et recommande de consolider les actifs maritimes et logistiques de la région.^v Le terminal n'est pas

une infrastructure de construction navale, mais il ajouterait des capacités de manutention et d'entreposage à proximité d'entreprises actives dans les secteurs maritime et industriel.^{vii}

Cette capacité pourrait rendre la région plus intéressante pour des entreprises ayant des besoins de transport maritime ou de manutention spécialisée. Il s'agit toutefois d'une possibilité de développement et non d'une retombée déjà acquise.

Le terminal présente donc un intérêt pour plusieurs secteurs prioritaires de la région. Sa contribution au développement économique se mesurera toutefois à son utilisation par les entreprises et aux activités qui pourront se développer autour de ses installations.

5. Maximiser les retombées économiques régionales

Dans le sommaire du projet publié en septembre 2026, QSL fait état d'investissements additionnels de 42 M\$ sur cinq ans.^{vii} L'analyse réalisée par Deloitte en 2024 repose pour sa part sur des dépenses de construction et des frais connexes totalisant 36,3 M\$. Selon cette analyse, ces dépenses soutiendraient 222 années-personnes au Québec et 268 au Canada. Une fois le terminal en exploitation, les activités supplémentaires soutiendraient annuellement 53 emplois équivalents temps plein au Québec et 60 au Canada. Leur contribution annuelle au produit intérieur brut serait de 5,8 M\$ au Québec et de 6,5 M\$ au Canada.^{viii}

Ces estimations mesurent l'activité économique directe, indirecte et induite associée au projet. Elles ne correspondent pas au nombre de personnes qui seraient embauchées directement par QSL. Les emplois liés à la construction sont exprimés en années-personnes, tandis que ceux liés à l'exploitation sont exprimés en équivalents temps plein annuels. Ces deux résultats ne doivent donc pas être additionnés.^{vii} L'analyse ayant été réalisée à la demande de QSL, le DÉPS la présente comme une estimation des retombées du projet, sans pouvoir déterminer la part qui se concrétiserait dans la MRC de Pierre-De Saurel.

Pour la région, l'enjeu sera de convertir une partie de ces retombées en emplois, en contrats et en occasions d'affaires sur le territoire. La construction et l'exploitation du terminal pourraient faire appel à des entreprises de fabrication, de construction, de transport, d'entretien, de services professionnels et d'approvisionnement industriel.

Le rapport final de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada indique que QSL s'est engagée à poursuivre la priorisation des achats locaux et à maintenir le dialogue avec les organismes de développement économique et les entreprises de la région. Le DÉPS accueille favorablement ces engagements.^{ix} Les entreprises de la région devront toutefois pouvoir connaître les besoins du projet, les critères de sélection des fournisseurs et les contrats offerts.

Afin de maximiser les retombées dans la MRC de Pierre-De Saurel, le DÉPS recommande à QSL de :

- Collaborer avec les organismes économiques du territoire afin de faire connaître les occasions d'affaires ;

- Informer les entreprises régionales des besoins liés à la construction et à l'exploitation du terminal ;
- Favoriser le recours aux fournisseurs de la région lorsque les compétences, les prix et les conditions d'approvisionnement le permettent ;
- Tenir à jour des données sur les emplois, les contrats et les achats générés dans la MRC de Pierre-De Saurel ;
- Communiquer périodiquement ces résultats au milieu.

Ces mesures permettraient de vérifier dans quelle mesure les retombées annoncées profitent réellement à la région. Elles faciliteraient aussi les échanges entre QSL, les entreprises et les organismes de développement économique.

6. La main-d'œuvre, une condition de réussite

Les données disponibles présentent deux réalités complémentaires. À l'échelle locale et régionale, l'étude d'impact prévoit environ 50 emplois au moment le plus intense des travaux. Pendant l'exploitation, 22 emplois directs équivalents temps plein seraient associés au terminal et 4 emplois indirects seraient occupés hors site.^{iv} Le rapport final de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada reprend ces prévisions en faisant état d'environ 50 emplois directs ou indirects pendant la construction et de 26 pendant l'exploitation.^{ix}

L'analyse de Deloitte mesure des retombées plus larges à l'échelle du Québec. Elle estime que les dépenses de construction soutiendraient 222 années-personnes. Une fois le terminal en exploitation, les activités supplémentaires soutiendraient annuellement 53 emplois équivalents temps plein, soit 28 emplois directs, 17 emplois indirects et 8 emplois induits.^{viii} Ces résultats ne doivent pas être additionnés aux prévisions locales et régionales, puisqu'ils comprennent également les emplois soutenus chez les fournisseurs et par les dépenses effectuées dans l'économie.

Ces emplois ne doivent pas être additionnés aux résultats de Deloitte, qui comprennent aussi les effets sur les fournisseurs et les dépenses induites dans l'économie. Ces précisions sont importantes puisque plusieurs organisations du territoire éprouvent déjà des difficultés de recrutement. Selon l'étude réalisée par Raymond Chabot Grant Thornton en 2026, 86 % des organisations sondées prévoient avoir de la difficulté à recruter. Le manque de personnes possédant les compétences, les diplômes ou l'expérience recherchés figure parmi les principales causes évoquées.^x

L'étude évalue à 5 338 le nombre de travailleurs supplémentaires qui pourraient être requis entre 2025 et 2035, principalement pour répondre à la croissance des organisations déjà présentes dans la MRC. Elle relève également des besoins de formation dans plusieurs métiers techniques, notamment en mécanique industrielle, en électromécanique, en usinage et en soudage.^x

Les emplois liés au terminal pourraient offrir de nouvelles possibilités à la main-d'œuvre régionale. Ils pourraient aussi accentuer la demande pour certains métiers techniques déjà

recherchés par les entreprises. Le DÉPS connaît ces enjeux et participe déjà à des démarches concertées visant la formation, l'attraction et la rétention de la main-d'œuvre. Pour permettre aux acteurs régionaux de planifier leurs interventions, QSL devra toutefois préciser suffisamment tôt les postes et les compétences recherchés ainsi que l'échéancier prévu pour le recrutement.

Pour mieux préparer le marché du travail régional, le DÉPS recommande à QSL de :

- Communiquer suffisamment à l'avance les types d'emplois associés à la construction et à l'exploitation du terminal, les compétences et les qualifications recherchées ainsi que l'échéancier prévu pour le recrutement ;
- Collaborer avec les établissements d'enseignement et les organismes d'employabilité du territoire ;
- Favoriser le recrutement régional et la formation des personnes appelées à travailler au terminal ;
- Participer aux démarches régionales existantes en matière d'attraction et de rétention de la main-d'œuvre ;
- Communiquer périodiquement des données sur les emplois liés à l'exploitation et sur le recrutement effectué dans la région.

Une connaissance précoce des postes, des compétences recherchées et de l'échéancier de recrutement permettrait aux acteurs régionaux de se mobiliser et de mieux planifier leurs interventions en matière de formation, d'attraction et de recrutement. Selon l'analyse de Deloitte, 43 des 53 emplois équivalents temps plein qui seraient soutenus annuellement au Québec pendant l'exploitation se trouveraient dans le sous-secteur des activités de soutien au transport.^{viii} Cette concentration renforce l'intérêt de préparer un bassin de main-d'œuvre possédant les compétences recherchées dans ce domaine afin de favoriser l'occupation de ces emplois dans la région. Une planification précoce aiderait également à limiter les déplacements de main-d'œuvre entre employeurs, dans un marché du travail où plusieurs entreprises peinent déjà à pourvoir leurs postes. Pour la région, la nature des emplois créés, leur ancrage territorial et leur maintien dans le temps compteront autant que leur nombre.

7. Un avantage supplémentaire pour l'attractivité industrielle

Une entreprise qui choisit un lieu d'implantation tient compte de plusieurs facteurs, dont les terrains disponibles, l'accès à l'énergie et aux réseaux de transport, la main-d'œuvre, les fournisseurs spécialisés et l'accompagnement offert dans la région.

L'étude d'Aviséo Conseil relève plusieurs atouts de la MRC de Pierre-De Saurel, dont sa base industrielle, son accès au fleuve Saint-Laurent, ses infrastructures portuaires et la disponibilité de terrains industriels. Elle recommande de mieux faire connaître ces actifs afin que la région ne soit plus seulement considérée comme un territoire de passage, mais comme un lieu d'implantation industrielle.^v

Le nouveau terminal ajouterait une option de transport et de manutention à celles qui sont déjà offertes dans la région. L'accès au transport maritime ainsi que la capacité de manutentionner

des marchandises en vrac et des pièces surdimensionnées pourraient intéresser des entreprises ayant des besoins logistiques particuliers.^{vii}

La présence du terminal à proximité de terrains industriels pourrait aussi faciliter certains projets d'implantation ou d'expansion. Pour les entreprises qui doivent recevoir ou expédier des marchandises par voie maritime, cette proximité constituerait un avantage supplémentaire.

Le terminal ne suffira pas, à lui seul, à attirer de nouveaux investissements. Son apport devra être présenté avec les autres avantages de la région, notamment les terrains industriels, la base manufacturière, les compétences présentes sur le territoire et l'accompagnement offert aux entreprises. Les investisseurs devront également disposer d'une information claire sur les capacités du terminal et ses conditions d'utilisation.

Pour que le terminal devienne un véritable outil d'attraction des investissements, le DÉPS devra être informé régulièrement de ses capacités, des services offerts, de ses conditions d'utilisation et des nouvelles possibilités de développement qui pourraient en découler. Il pourra ainsi intégrer ces renseignements à ses démarches d'attraction, faire connaître les occasions pertinentes aux entreprises et accompagner les projets susceptibles de bénéficier de cette infrastructure.

8. Une réalisation responsable et intégrée au milieu

L'intérêt économique du terminal ne peut être évalué sans tenir compte de ses effets sur l'environnement, la qualité de vie et les autres usages du fleuve. La proximité de milieux naturels, d'activités nautiques, d'installations industrielles et de secteurs habités exige une attention particulière.

La documentation publique relative au projet aborde notamment le bruit, la qualité de l'air, la circulation routière, l'éclairage, les habitats fauniques, les milieux humides et hydriques ainsi que les activités nautiques.^{iv} Ces enjeux devront être pris en compte dans l'autorisation du projet et, s'il est réalisé, dans son exploitation.

Selon le sommaire de QSL, le projet prévoit un quai flottant, la réutilisation de certaines infrastructures existantes ainsi que des mesures de suivi et de compensation des habitats aquatiques. QSL indique également qu'aucun dragage ni déboisement ne serait nécessaire. Il revient aux autorités compétentes et à la commission d'évaluer ces mesures et de déterminer les conditions qui devraient encadrer la réalisation du projet.^{vii}

Pour le DÉPS, les relations avec le milieu devront se poursuivre après le processus d'autorisation. QSL devra rendre compte des principaux résultats de ses suivis, répondre aux préoccupations qui pourraient survenir et ajuster ses pratiques lorsque la situation l'exige.

Le DÉPS recommande donc à QSL de :

- Maintenir un point de contact clairement identifié pour la population, les municipalités et les organismes du milieu ;
- Rendre accessibles les principaux résultats des suivis environnementaux ;

- Participer au suivi des effets du projet sur la circulation routière et appliquer les mesures d'atténuation requises ;
- Assurer un suivi du bruit, des poussières et de l'éclairage ;
- Poursuivre les échanges avec les acteurs concernés par la navigation commerciale et les activités nautiques ;
- Informer le milieu des changements apportés aux opérations à la suite des suivis réalisés.

Ces attentes sont compatibles avec l'appui économique du DÉPS. Une relation suivie avec le milieu et une information accessible contribueront à prévenir les conflits d'usage et à maintenir la confiance pendant l'exploitation du terminal.

9. Position du DÉPS

En raison de son mandat et de sa connaissance du territoire, le DÉPS considère que le nouveau terminal portuaire proposé à Sorel-Tracy présente un intérêt réel pour le développement économique de la région.

Le projet concorde avec les orientations québécoises en matière d'infrastructures maritimes et de transport multimodal. Il rejoint également plusieurs constats issus des consultations fédérales concernant les corridors commerciaux et la fiabilité des chaînes d'approvisionnement. À l'échelle régionale, il s'inscrit dans les priorités récemment établies concernant les actifs maritimes, la logistique et l'accès aux marchés.

Le terminal ajouterait une option logistique pour les entreprises, notamment dans les secteurs de la métallurgie, de l'agriculture et de l'industrie navale. Il contribuerait aussi à la réutilisation d'un ancien site industriel et pourrait améliorer l'offre de la zone industrialo-portuaire auprès de futurs investisseurs. Ses retombées pour la MRC dépendront toutefois de son utilisation par les entreprises et de la part des emplois, des contrats et des achats qui se concrétisera dans la région.

Pour ces raisons, le DÉPS appuie la réalisation du nouveau terminal. Cet appui va de pair avec le respect des exigences environnementales et réglementaires et avec les attentes suivantes :

- Tenir compte de la qualité de vie, de l'environnement et des autres usages du fleuve ;
- Maintenir des communications régulières avec la population et les organisations du territoire ;
- Favoriser la participation des entreprises et de la main-d'œuvre régionales ;
- Compiler et communiquer périodiquement des données sur les emplois, les contrats et les achats générés dans la MRC de Pierre-De Saurel ;
- Rendre accessibles au milieu les principaux résultats des suivis environnementaux.

Pour le DÉPS, le nouveau terminal représente une occasion d'améliorer les capacités logistiques de la région et de soutenir son développement industriel. Son apport se mesurera autant par son utilité pour les entreprises que par les retombées obtenues dans la MRC et la qualité de ses relations avec le milieu.

Notes de fin

ⁱ Gouvernement du Québec, *Politique de mobilité durable 2030 – Cadre d'intervention en transport maritime*, 2018, p. 2, 6, 7 et 12 à 17.

ⁱⁱ Gouvernement du Québec, « Programme d'investissement en infrastructures maritimes », objectifs du programme, page mise à jour le 13 juillet 2026.

ⁱⁱⁱ Transports Canada, *Ce que nous avons entendu : Renforcer l'unité de l'économie canadienne par le commerce et les transports*, 2026.

^{iv} QSL International Itée, *Étude d'impact sur l'environnement – Volume 1, tome 1 – Rapport principal*, février 2025, document PR3.1.

^v Aiseo Conseil, *Étude sur le potentiel des filières économiques territoriales – MRC de Pierre-De Saurel*, rapport final, 10 juillet 2026, notamment les pages 3, 4, 20 et 21.

^{vi} Gouvernement du Québec, « Zones industrialo-portuaires », sections « Sorel-Tracy » et « Avantages pour les entreprises », page mise à jour le 20 janvier 2026.

^{vii} QSL International Itée, *Projet de terminal portuaire dans la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy – Secteur Saint-Laurent – Sommaire du projet*, septembre 2026.

^{viii} Deloitte, *Étude de retombées économiques : Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire dans la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy – Secteur Saint-Laurent*, rapport final, 6 mars 2024, p. 6, 9, 10, 12 et 13, intégrée à QSL International Itée, *Étude d'impact sur l'environnement – Volume 3, tome 6 – Études sectorielles*, février 2025, document PR3.10.

^{ix} Agence d'évaluation d'impact du Canada, *Projet de terminal portuaire de Sorel-Tracy – Rapport d'évaluation d'impact*, août 2026, p. 106 et 107.

^x Raymond Chabot Grant Thornton, *Étude sur les besoins de main-d'œuvre dans la MRC de Pierre-De Saurel – Présentation sommaire des résultats*, 3 juillet 2026, notamment les p. 8 à 15 et 18 à 22.