

MÉMOIRE

Présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
(BAPE)

SOREL-TRACY : PLUS DE 300 ANS D'HISTOIRE MARITIME

DEUX ZONES INDUSTRIALO-PORTUAIRES.
UN SEUL CORRIDOR LOGISTIQUE INTÉGRÉ.

**Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal
portuaire dans la zone industrio-portuaire de Sorel-Tracy, secteur
Saint-Laurent**

QSL International Itée / dossier 3211-04-070

Déposé par



Société des parcs industriels Sorel-Tracy (SPIST)

26, place Charles-de Montmagny, bureau 210, Sorel-Tracy (Québec) J3P 7E3
direction@spisoreltracy.com

30 septembre 2026

Table des matières

Sommaire exécutif	3
Recommandation	3
1. Objet et position de la SPIST	4
2. Un patrimoine maritime de plus de 300 ans	5
3. La présence des acteurs portuaires	6
4. Deux ZIP complémentaires	8
5. Une continuité opérationnelle	9
5.1 Paramètres opérationnels et liaisons entre les deux ZIP	9
6. Alignement avec les priorités gouvernementales	10
7. Retombées et données probantes	10
8. Conception du projet et mesures d'évitement.....	11
9. Facteurs de réussite du corridor.....	11
10. Recommandation au BAPE.....	12
Sources principales.....	13

Sommaire exécutif

La SPIST appuie le projet de terminal portuaire de QSL : sa valeur stratégique tient à sa connexion avec les infrastructures existantes de Sorel-Tracy — parc industriel Ludger-Simard, quais, capacité de transbordement de pièces hors norme et desserte industrielle. Le terminal projeté sur le Saint-Laurent et les installations de la SPIST sur le Richelieu forment les composantes complémentaires d'un même système régional : accès maritime, manutention, transport maritime courte distance, desserte industrielle et accès à l'autoroute 30.

Le projet QSL constitue la porte d'entrée sur le Saint-Laurent. Les infrastructures de la SPIST prolongent cette capacité vers le Richelieu, les entreprises et le transport maritime courte distance.

Cette approche répond directement aux priorités relevées par Transports Canada, qui mettent l'accent sur la planification par corridors, la collaboration entre ports, chemins de fer, camionnage et centres de distribution, la réduction des goulots d'étranglement, la résilience des chaînes d'approvisionnement et l'investissement dans les infrastructures facilitant les échanges commerciaux.

- QSL ajoute une capacité portuaire sur le fleuve et répond à une congestion documentée.
- La SPIST offre des infrastructures complémentaires : quais existants, parc industriel, accès au CN et accès routier à l'autoroute 30.
- La continuité fleuve Saint-Laurent / rivière Richelieu rend possible une approche régionale du transport maritime courte distance et une meilleure répartition des marchandises.
- Les deux ZIP de Sorel-Tracy forment un ensemble cohérent qui améliore la fluidité, la redondance opérationnelle et la capacité d'adaptation du corridor.
- Le projet soutient les objectifs publics de compétitivité, de diversification commerciale, de réduction du camionnage, de décarbonation et de développement régional.

Recommandation

La SPIST recommande que le projet soit évalué non comme une infrastructure autonome, mais comme un maillon d'un corridor industrialo-portuaire régional reliant le Saint-Laurent, le Richelieu, le rail, la route et les sites industriels de Sorel-Tracy. Elle propose en outre quatre avenues de collaboration à l'échelle du corridor, énoncées à la section 10, auxquelles elle souhaite contribuer.

1. Objet et position de la SPIST

Le présent mémoire vise à éclairer la Commission sur la contribution du terminal projeté à l'utilisation optimale des infrastructures portuaires, ferroviaires et industrielles existantes de Sorel-Tracy, ainsi que sur sa cohérence avec les orientations des gouvernements du Québec et du Canada en matière de transport, de résilience logistique et de développement durable.

La SPIST n'aborde pas le projet comme une croissance isolée des volumes. Elle le situe dans une logique de continuité des opérations et de complémentarité des actifs. Cette logique permet de consolider la vocation industrialo-portuaire de Sorel-Tracy tout en utilisant davantage les infrastructures déjà en place.

La SPIST, organisme sans but lucratif constitué en vertu de la partie III de la Loi sur les compagnies, voit, en partenariat avec les autres acteurs économiques du territoire, à l'acquisition et à la gestion d'immeubles, de sites et d'infrastructures. Elle vise à doter la Ville de Sorel-Tracy et sa région des ressources immobilières et maritimes essentielles à leur plein développement industriel et économique.

- **Elle gère** le parc industriel Ludger-Simard, d'une superficie de plus de 3,2 millions de pi², doté d'un accès aux quais, à la voie ferrée du CN et à l'autoroute 30;
- **Elle assure** la pérennité des quais, des rampes et des accès navigables, notamment par le dragage d'entretien de l'embouchure de la rivière Richelieu;
- **Elle agit** comme catalyseur du développement régional en attirant les investissements et en coordonnant les partenaires publics et privés.

La SPIST est propriétaire d'infrastructures louées au promoteur, dont le quai no 10 du parc industriel Ludger-Simard.



Parc industriel Ludger-Simard, embouchure du Richelieu. Photo: Pascal Gagnon, 2017.

La SPIST possède le mandat, les infrastructures et l'ancrage territorial nécessaires pour témoigner de la complémentarité entre le terminal projeté et le système industrialo-portuaire régional.

2. Un patrimoine maritime de plus de 300 ans

Sorel-Tracy possède l'une des plus anciennes traditions maritimes en Amérique du Nord. Le projet de QSL ne crée pas une vocation nouvelle : il prolonge une histoire industrielle et maritime continue, ancrée dans la position géographique stratégique de la ville, au confluent du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Richelieu.

Époque	Jalon
1669	Construction du premier navire de la région sous le seigneur Pierre de Saurel; il fournit du bois aux chantiers navals de Québec.
1820-1830	Implantation permanente de la construction navale; les chantiers Molson-Vaughan et McCarthy passent de quelques dizaines à des centaines de travailleurs.
XIXe siècle	Multiplication des entreprises de construction navale, de remorquage, de dragage et de transport, notamment Sincennes-McNaughton, active en remorquage dès 1849.
XXe siècle	Époque Marine Industries, sous les frères Ludger, Édouard et Joseph Simard : Sorel devient un pôle national de construction navale employant des centaines de familles sur plusieurs générations.
Aujourd'hui	Le parc Ludger-Simard occupe l'ancien site de Marine Industries. La vocation maritime s'y poursuit par les activités de manutention portuaire, les services maritimes et une volonté régionale de relance de la construction navale.

Le savoir-faire maritime de Sorel-Tracy est un patrimoine vivant. Consolider les activités portuaires n'est pas une rupture, mais la continuité d'une identité régionale bâtie depuis le XVIIe siècle.

3. La présence des acteurs portuaires

Le projet ne repose pas sur un promoteur isolé : il s'inscrit dans un écosystème d'entreprises et de partenaires solidement établis, qui utilisent et soutiennent déjà les installations portuaires régionales.

Acteurs	Rôle dans l'écosystème portuaire et industriel
QSL International Itée	Entreprise québécoise active dans la logistique maritime nord-américaine depuis 1978 et ancrée dans la région de Sorel-Tracy depuis plus de 30 ans; exploite un terminal maritime à l'embouchure du Richelieu, est locataire du quai no 10 du parc Ludger-Simard et porteur du projet de la ZIP Saint-Laurent. Elle exploite des dizaines de terminaux portuaires à travers l'Amérique du Nord et mène, depuis 2020, une démarche continue d'information et de consultation auprès des citoyens, des autorités, des organismes du milieu et des communautés autochtones. QSL est aussi l'un des deux moteurs du programme décennal de dragage d'entretien de l'embouchure de la rivière Richelieu.
Groupe Océan / Travaux maritimes Océan	Entreprise maritime québécoise active depuis 50 ans dans le remorquage portuaire, la construction et la réparation navale et le dragage, qui a regroupé en 2023 les activités de sa filiale Travaux maritimes Océan au parc Ludger-Simard. Locataire des quais 11-12-15-16 de la SPIST, elle y concentre l'entretien, la réparation et la répartition des barges pour l'ensemble du Québec.
GE Vernova	Usine de fabrication et de conditionnement de turbines hydroélectriques établie à Sorel-Tracy depuis près de 70 ans, qui fournit des composants de grande dimension pour la modernisation du réseau électrique canadien, dont Hydro-Québec. Elle réalise un projet d'agrandissement de 16,2 M\$ créant 28 emplois et en consolidant 75 autres.
Richardson International (Québec) limitée	Exploitant d'élévateurs à grains dont le terminal portuaire de Sorel-Tracy constitue un point d'accès majeur de l'Est du Canada pour l'exportation des produits agricoles canadiens, en lien avec un réseau de plus de 600 exploitations agricoles québécoises. Le terminal reçoit chaque année des centaines de navires qui transportent des produits locaux dans les Grands Lacs. Ses opérations sur les quais de l'est de l'embouchure du Richelieu en font l'un des deux moteurs du programme décennal de dragage d'entretien.
Kildair Services	Terminal pétrolier riverain doté d'un quai privé accessible 24/7 et d'un raccordement à la ligne principale du CN, comptant parmi les plus grands terminaux de mazout lourd, de gasoil sous vide, de pétrole brut et de produits bitumineux en Amérique du Nord avec 3,2 millions de barils de capacité.

Acteurs	Rôle dans l'écosystème portuaire et industriel
Garde côtière canadienne – base de Sorel-Tracy	L'une des quatre grandes bases opérationnelles de la Région du Centre, couvrant un territoire allant de Beauharnois à Grondines et regroupant une cinquantaine d'employés. Elle assure le balisage — 1 296 bouées de tous types —, l'entretien des aides à la navigation, la gestion des estacades et la recherche et sauvetage, soutenant directement la sécurité de la navigation commerciale du secteur.
Rio Tinto Fer et Titane – Opérations Québec Partenaires du corridor	Plus grand employeur industriel de la région, établi sur la pointe de Sorel depuis 1950; son complexe métallurgique et de minéraux critiques est approvisionné exclusivement par voie maritime en ilménite provenant notamment de la mine du lac Tio. Armateurs du Saint-Laurent, SODES et acteurs régionaux appuyant la fiabilité des infrastructures portuaires.

La densité et la diversité de ces acteurs favorisent l'ancrage local des activités générées par le terminal, la création d'emplois qualifiés et les bénéfices partagés entre les utilisateurs des quais de Sorel-Tracy.

4. Deux ZIP complémentaires

Sorel-Tracy dispose de deux secteurs industrialo-portuaires aux fonctions distinctes et complémentaires. Le secteur de la ZIP Saint-Laurent accueille le projet de QSL. Le secteur de la ZIP Richelieu, associé aux infrastructures de la SPIST, relie les quais, le parc industriel Ludger-Simard, la voie ferrée du CN et les accès routiers régionaux.

Composante	ZIP Saint-Laurent – QSL	ZIP Richelieu – SPIST	Valeur combinée
Fonction dominante	Réception et expédition maritime sur le fleuve	Desserte industrielle, quais existants, rail et accès au Richelieu	Chaîne logistique de bout en bout
Accès	Voie maritime du Saint-Laurent, route et raccordement ferroviaire prévu	Richelieu, quais, CN, autoroute 30 et parc industriel	Intermodalité maritime-rail-route
Rôle	Capacité portuaire additionnelle et décongestion	Continuité des opérations et distribution vers les utilisateurs	Résilience et souplesse opérationnelle
Potentiel	Vrac et cargo général	Transport maritime courte distance, pièces hors norme et services industriels	Diversification des marchés et des usages

Cette complémentarité sert un même résultat d'intérêt public : une meilleure utilisation des infrastructures existantes et une chaîne logistique régionale moins dépendante d'un site unique.

5. Une continuité opérationnelle

Le terminal de QSL peut être présenté comme le premier maillon d'un parcours logistique régional. Les marchandises arrivent ou quittent la région par le Saint-Laurent. Selon leur nature et leur destination, elles peuvent être entreposées, transformées, transférées par rail ou route, ou réacheminées par transport maritime courte distance à partir des installations régionales.

Étape	Infrastructure	Fonction
1. Accès au corridor	Terminal QSL, secteur Saint-Laurent	Accueil des navires et manutention des marchandises
2. Transfert intermodal	Desserte ferroviaire propre au terminal, route, convoyeurs et équipements de manutention	Répartition efficace selon les besoins des clients
3. Continuité régionale	Quais et parc Ludger-Simard de la SPIST	Entreposage, services industriels, pièces hors norme et soutien aux entreprises
4. Redistribution	Richelieu, Saint-Laurent, rail et route	Transport maritime courte distance et accès aux marchés intérieurs ou extérieurs

Cette continuité donne une portée collective aux investissements. Elle permet de mieux utiliser les actifs existants, d'améliorer la redondance du réseau et de réduire le risque qu'un goulot d'étranglement à un site perturbe l'ensemble de la chaîne.

5.1 Paramètres opérationnels et liaisons entre les deux ZIP

À la demande de la SPIST, QSL a précisé en septembre 2026 les paramètres opérationnels du terminal projeté ainsi que les liens envisagés avec les infrastructures de la ZIP Richelieu. Ces éléments relèvent de la planification et non d'activités en cours.

- **Marchandises visées** : produits agricoles, engrais, semences, sel de voirie, acier et pièces surdimensionnées, auxquels s'ajoutent d'autres produits industriels à mesure que les activités de la zone se développeront. Ces catégories déterminent les besoins de manutention, d'entreposage et de desserte auxquels les infrastructures de la SPIST peuvent répondre.
- **Raccordement ferroviaire** : QSL indique que le raccordement est intégré au projet depuis sa conception et que des scénarios de desserte ont été étudiés. Les modalités de mise en œuvre seront précisées aux prochaines étapes de planification. La distance entre les deux ZIP limite la compétitivité d'un transfert routier vers les installations ferroviaires de la SPIST pour des volumes importants.
- **Volumes et flux routiers** : pour la capacité visée à terme, voir la section 7. Les analyses de QSL évaluent de 30 à 40 camions par jour, et de 18 à 22 camions par période de 8 heures pour les fertilisants. Ces mouvements sont liés à la desserte du terminal et ne contredisent pas la réduction des distances de camionnage présentée à la section 7, qui porte sur le transfert modal des marchandises vers le maritime et le rail.

- **Investissements de liaison** : aucun investissement relevant de la SPIST n'est identifié à ce stade. Cette évaluation sera réalisée lors de la planification des infrastructures intermodales.
- **Transport maritime courte distance** : le potentiel de desserte de la grande région de Montréal et des Grands Lacs est traité dans l'avis de projet, les études d'impact et les analyses logistiques déposés au BAPE. Les volumes minimaux, les équipements et les contrats requis restent à définir.

Les liens entre les deux ZIP constituent un potentiel de développement à structurer et non une activité confirmée. La SPIST propose que ces liaisons soient précisées au fur et à mesure de la planification des infrastructures intermodales, dans le cadre d'une gouvernance de corridor.

6. Alignement avec les priorités gouvernementales

Le rapport de consultation de Transports Canada sur l'unité de l'économie canadienne fait ressortir des priorités auxquelles répond l'approche décrite aux sections précédentes. Le système Saint-Laurent–Richelieu illustre cette logique : deux installations distinctes, reliées par le maritime, le rail et la route, dont la complémentarité réduit la concentration des opérations sur un seul site. Ce rapport constitue une synthèse des points de vue recueillis et non un engagement gouvernemental.

Les orientations québécoises en transport maritime convergent avec cette lecture. Le terminal projeté complète les investissements requis dans les quais et accès existants de la SPIST, tandis que la combinaison fleuve, Richelieu, rail, route et sites industriels offre un point d'appui régional pour développer des dessertes complémentaires au transport routier.

Ces orientations font actuellement l'objet d'un renouvellement amorcé en 2024. La lecture par corridor proposée dans le présent mémoire demeure pertinente pour la prochaine stratégie maritime, dont les travaux sont en cours.

Dans les deux cas, ces bénéfices supposent une mesure rigoureuse des résultats, un suivi des effets cumulatifs et des exigences élevées de consultation des communautés concernées, traitées aux sections 9 et 10.

7. Retombées et données probantes

Les retombées économiques du projet sont documentées dans les analyses déposées par le promoteur. La SPIST retient les paramètres qui concernent directement ses infrastructures et le fonctionnement du corridor : une capacité visée d'environ 440 000 tonnes et jusqu'à 35 navires par année, ainsi qu'un camionnage évité estimé à environ 48 000 kilomètres par année.

Le projet répond également à une congestion documentée au quai actuel du promoteur, à l'embouchure du Richelieu. Selon la présentation du promoteur à la Commission, l'attente d'un navire peut y atteindre 30 jours, et un navire y est en attente jusqu'à 79 % de l'année. La capacité ajoutée sur le fleuve vise à réduire ces délais, au bénéfice de l'ensemble des utilisateurs du corridor.

Le camionnage évité porte sur les distances routières évitées par transfert modal vers le maritime et le rail. Son périmètre est distinct de celui des mouvements de camions générés à la desserte du terminal, présentés à la section 5.1. Les paramètres de conception du projet sont traités à la section 8.

8. Conception du projet et mesures d'évitement

Quatre caractéristiques du projet concernent directement le territoire et les infrastructures de la SPIST.

- **Absence de dragage et de déboisement** : l'ajout de capacité portuaire sur le fleuve n'accroît pas la sollicitation du milieu hydrique. Cette caractéristique est déterminante alors que le programme décennal de dragage d'entretien de l'embouchure du Richelieu arrive à échéance à l'hiver 2027.
- **Réutilisation d'un site industriel désaffecté** : le projet s'implante sur les infrastructures existantes de l'ancienne centrale thermique de Tracy, au moyen d'un quai flottant à empreinte réduite sur le milieu aquatique. Des convoyeurs électriques relient le quai aux aires d'entreposage, ce qui limite la manutention routière à l'intérieur du site.
- **Complémentarité avec le quai no 10** : la manutention de pièces surdimensionnées au terminal projeté demeure complémentaire à la vocation du quai no 10 du parc Ludger-Simard, conçu pour le transbordement par barge de charges atteignant 300 tonnes.
- **Approvisionnement agricole** : dans une région à forte vocation agroalimentaire, le terminal facilite l'approvisionnement des producteurs agricoles tout en ouvrant des débouchés à l'exportation.

Les mesures d'évitement, de minimisation et de compensation applicables au milieu naturel sont documentées dans l'étude d'impact du promoteur.

9. Facteurs de réussite du corridor

La réalisation des bénéfices décrits dans le présent mémoire repose sur des facteurs que les acteurs du corridor peuvent réunir ensemble.

- **Gouvernance de corridor** : un lieu d'échange réunissant les exploitants du corridor et les partenaires de transport.
- **Planification des flux** : une meilleure connaissance des marchandises, des destinations, des besoins d'entreposage et des possibilités de transport maritime courte distance, afin de préciser les liaisons envisagées à la section 5.1.
- **Desserte ferroviaire du terminal** : la précision des capacités, des contraintes et des investissements requis pour assurer une desserte ferroviaire fiable du terminal projeté.
- **Indicateurs communs** : un suivi partagé de l'attente des navires, de l'utilisation des quais, des temps de transit et du camionnage évité.
- **Cohabitation des quais voisins** : le maintien de la coordination entre exploitants riverains, selon les conditions de manœuvre établies par les simulations de navigation du promoteur entre le quai projeté et le quai de Kildair Services.

La SPIST appuie par ailleurs le maintien d'exigences élevées en matière de suivi des effets cumulatifs, de qualité de l'air et de bruit, de compensation de l'habitat du poisson, de participation des communautés autochtones et d'acceptabilité sociale.

10. Recommandation au BAPE

La SPIST recommande à la Commission de considérer le terminal projeté non comme une infrastructure isolée, mais comme une composante d'un corridor industrialo-portuaire régional reliant le Saint-Laurent, le Richelieu, le rail, la route et les sites industriels de Sorel-Tracy. Cette lecture modifie l'analyse des effets du projet : la capacité ajoutée sur le fleuve prend appui sur des infrastructures existantes plutôt que de s'y substituer.

La SPIST et le promoteur collaborent déjà au quotidien, notamment au quai no 10 du parc Ludger-Simard et dans le cadre du programme décennal de dragage d'entretien de l'embouchure de la rivière Richelieu. Les éléments qui suivent prolongent cette collaboration et ne visent pas à ajouter d'exigences au projet évalué. La SPIST souhaite y contribuer.

1. **Coordination du corridor** — La SPIST voit un intérêt à ce que les exploitants du corridor et les partenaires de transport se donnent un lieu d'échange sur les activités du corridor. Elle est prête à en assumer l'animation si le milieu le souhaite.
2. **Raccordement ferroviaire** — Le terminal projeté prévoit sa propre desserte ferroviaire, dont la planification se poursuit. Compte tenu de la distance entre les deux ZIP, les liens avec les infrastructures ferroviaires de la SPIST relèvent de besoins ponctuels plutôt que de flux réguliers. La SPIST demeure disponible pour examiner ces situations avec le promoteur.
3. **Suivi de la performance du corridor** — Un suivi partagé de quelques indicateurs simples — attente des navires, utilisation des quais, camionnage évité — permettrait de documenter les bénéfices attendus. La SPIST offre de contribuer les données relatives à ses propres installations.
4. **Cohabitation des quais voisins** — Les simulations de navigation réalisées par le promoteur concluent à la compatibilité des opérations. La SPIST appuie le maintien du dialogue entre exploitants riverains qui a permis d'arriver à ce résultat.

Les exigences relatives au suivi environnemental, à la sécurité et à la participation des communautés concernées relèvent du promoteur et des autorités compétentes, dans le cadre des processus applicables.

Sources principales

- *Transports Canada, « Document de discussion : Renforcer l'Unité de l'économie canadienne par le commerce et les transports », 8 mai 2026.*
- *Transports Canada, « Ce que nous avons entendu : Renforcer l'Unité de l'économie canadienne par le commerce et les transports », Ottawa, gouvernement du Canada, 9 septembre 2026.*
- *Gouvernement du Québec, ministère des Transports, « Avantage Saint-Laurent – La nouvelle vision maritime du Québec », juin 2021.*
- *Gouvernement du Québec, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, « Politique de mobilité durable – 2030 : Cadre d'intervention en transport maritime », 2018.*
- *QSL International ltée, « Avis de projet », juin 2022, PR1.1, dossier 3211-04-070.*
- *QSL International ltée, « Étude d'impact sur l'environnement – Nouveau terminal portuaire de Sorel-Tracy, secteur Saint-Laurent, volume 1, tome 1 – Rapport principal », février 2025, PR3.1, dossier 3211-04-070.*
- *QSL International ltée, « Nouveau terminal portuaire de Sorel-Tracy – Secteur Saint-Laurent », présentation du projet, document déposé à la commission d'enquête, DA3.*

Par la Société des parcs industriels Sorel-Tracy (SPIST),

Stéphanie Roy Directrice générale

Sorel-Tracy, le 30 septembre 2026