



PAR COURRIEL

Québec, le 1^{er} octobre 2026

Madame Sophie Beauchemin
Porte-parole
Ministère des Transports et de la Mobilité durable
sophie.Beauchemin@transports.gouv.qc.ca

**Objet : Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal
portuaire à Sorel-Tracy – Questions complémentaires – DQ8**

Madame,

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 **5 octobre 2026 à 13 h** 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, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Rachel Sebareme
Coordonnatrice du secrétariat de la commission

p. j.

c.c. : Mme Annick Brunet

Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire à Sorel-Tracy – Questions complémentaires – DQ8

Renouvellement de la vision maritime

- 1) En avril 2024, l'ancienne vice-première ministre et ministre des Transports et de la Mobilité durable, M^{me} Geneviève Guilbault, a annoncé le début des travaux pour renouveler la vision maritime du Québec, Avantage Saint-Laurent (Communiqué MTMD, 2024).
 - a) Veuillez préciser les étapes déjà complétées et celles à compléter en détaillant le volet consultation.
 - b) Un document de consultation a-t-il été produit ? Si la consultation est terminée, un bilan de cette consultation a-t-il été produit? Si oui, veuillez les déposer.
 - c) Une cible de croissance du trafic maritime a-t-elle été soumise pour discussion dans le cadre cette consultation ?

Financement gouvernemental du projet

- 2) Pour l'analyse des demandes de financement de projets dans le cadre du Programme d'investissement dans les infrastructures maritimes, vous avez précisé vous appuyer sur une analyse financière. Le site web du programme précise que cette analyse vise à « déterminer le montant selon la rentabilité du projet » (Soutien aux infrastructures maritimes et intermodales en transport des marchandises (volet 1) | Gouvernement du Québec). Lorsqu'un projet se qualifie et que l'analyse financière démontre que des aides financières du Québec et du Canada sont nécessaires pour rentabiliser le projet, comme ce fut le cas pour le projet (DB1, p. 3pdf), est-ce que le financement des dépenses admissibles se limite au montant nécessaire pour rentabiliser le projet ?
- 3) Dans votre réponse à la question écrite de la commission sur les éléments retenus dans votre analyse du projet concernant les effets du projet sur le camionnage au Québec, vous évoquez deux effets considérés soit 1) l'accroissement du volume de tonnage transporté par camion à partir du site du nouveau terminal et 2) la réduction du camionnage entre le quai Saint-Joseph-de-Sorel et l'entrepôt de QSL de la zone industrialo-portuaire (48 000 km selon l'initiateur) (DQ5.1, p. 4). En séance, le MTMD a précisé qu'une des

raisons pour laquelle le gouvernement du Québec s'est doté d'une stratégie maritime est : « de favoriser le type de transport le plus adéquat qui génère le moins de gaz à effet de serre et de rapprocher la marchandise de son [...] bénéficiaire, [...] donc de l'utilisateur » (DT2, p. 24 et 25). Lors de l'analyse du projet, avez-vous évalué si le projet permettrait de rapprocher les marchandises de ses bénéficiaires ou utilisateurs, réduisant le trafic routier, et si oui, comment ?

- 4) Concernant l'analyse réalisée pour octroyer le financement du projet dans le cadre du Programme d'investissement dans les infrastructures maritimes, le MTMD a précisé en séance : « [...] dans le cas du projet de QSL, effectivement, il y avait quand même des temps d'attente des navires, donc ancrés, qui étaient pas négligeables, donc dans le fond ça, ça fait partie effectivement des objectifs du programme. Donc, ça avait été un des facteurs qui a été considéré, notamment. » (DT2, p. 26). À la suite d'un questionnaire écrit de la commission, l'initiateur a fourni des données de 2021 à 2025 qui montrent une réduction significative du temps d'attente depuis 2023. Il précise également que 2021 était une année avec des « volumes exceptionnellement élevés ». L'initiateur fournit des explications concernant cette baisse, dont la réorientation temporaire de clients à la suite des temps d'attente, et plus largement la baisse de la fréquentation de son quai à Saint-Joseph-de-Sorel (DQ1.3).
 - a) Sur quelles données de temps d'attente le MTMD s'est appuyé lors de l'analyse du projet ?
 - b) Quelle appréciation de la pertinence du projet faites-vous au regard des nouvelles données partagées concernant le nombre de navires et les temps d'attente au quai de l'initiateur à Saint-Joseph-de-Sorel ?

Circulation routière

- 5) L'étude de circulation conclut que l'exploitation du port n'aura pas d'impact significatif sur les déplacements sur le réseau routier (PR3.6, p. 279 PDF). Le projet induirait toutefois une augmentation du camionnage sur les axes routiers où des résidences sont présentes (route Marie-Victorin et Chemin du Golf) estimé entre 4,7% et 4,8% (PR3.6, p. 277 et 278 PDF). Pour la route Marie-Victorin, cette situation correspondrait à une augmentation d'environ 46% du nombre de camions à la pointe du matin et de 70% à la pointe du soir.

- a) Comment le MTMD qualifie-t-il cette augmentation au regard de la présence de résidences et d'une voie cyclable ?
 - b) Quels sont les possibles effets de cette cohabitation ?
 - c) Quelles sont les mesures d'atténuation possibles ?
- 6) Selon le tableau 2-1 de l'étude de circulation de l'initiateur, la vitesse affichée sur la route Marie-Victorin est de 70 km/h, alors qu'elle est de 50 km/h sur les autres tronçons du secteur (PR3.6, p. 268 PDF). Considérant la cohabitation entre des usages industriels et résidentiels, la présence d'une piste cyclable ainsi que la relative importance de la circulation de véhicules lourds, bien que cette route soit de compétence municipale, le MTMD peut-il indiquer, sur la base de son expertise, dans quelles circonstances une réduction de la limite de vitesse pourrait constituer une mesure pertinente? Une telle mesure serait-elle par exemple susceptible de favoriser la sécurité des usagers vulnérables et de contribuer à l'atténuation de certaines nuisances, notamment le bruit généré par le camionnage? Le choix de la vitesse sur l'axe routier qu'est la route Marie-Victorin dans le tronçon d'intérêt entre le terminal projeté de QSL au 12125 route Marie-Victorin et les intersections avec les rues Joseph Simard et la rue des Chantiers est-il une responsabilité de la Municipalité ?
- 7) En séance publique, vous indiquiez que « lorsqu'il y a du camionnage en grande proportion [...] une des façons d'améliorer la sécurité des cyclistes » consisterait à aménager une surlargeur au niveau de l'espace cycliste (DT3, p. 54).
- a) Pouvez-vous qualifier ce qui est considéré comme une « grande proportion » de camionnage dans un contexte de cohabitation avec des pistes cyclables ?
 - b) Comment cette définition s'applique-t-elle à la situation projetée sur la route de camionnage du projet selon les données présentées aux tableaux 3-1 et 3-2 de l'étude de circulation de QSL (PR3.6, p. 276 PDF)? Qu'en est-il par rapport à la situation actuelle de camionnage présentée aux tableaux 2-4 et 2-5 de la même étude (PR3.6, p. 273 PDF) ?
 - c) Le débit cyclable est-il également pris en compte pour justifier l'installation ou le déploiement de surlargeur ou la seule présence d'une piste cyclable identifiée justifie également la mesure ?