



PAR COURRIEL

Québec, le 1^{er} octobre 2026

Monsieur Olivier Rochette
Porte-parole
QSL International Ltée
olivier.rochette@qsl.com

**Objet : Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal
portuaire à Sorel-Tracy – Questions complémentaires – DQ9**

Monsieur,

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 15 h** prochain 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, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Rachel Sebareme
Coordonnatrice du secrétariat de la commission

p. j.

c.c. : M^{me} Julie Tremblay

Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire à Sorel-Tracy – Questions complémentaires – DQ9

Capacité et opérations anticipées

- 1) En séance, vous avez précisé que la capacité théorique du nouveau terminal serait de 35 navires et avez précisé le calcul utilisé (DT2, p. 7). En utilisant la même logique et métrique de calcul, quelle est actuellement la capacité théorique pour le terminal de St-Joseph-de-Sorel ?
- 2) En séance, dans une discussion avec la commission portant sur les 35 navires qui pourraient fréquenter le nouveau terminal, vous avez parlé de « huit nouveaux navires qui continuent vers les Grands Lacs » (DT3, p. 18). S'agit-il de navires qui feraient du délestage et qui continueraient leur route vers la Voie maritime ? Cela peut-il inclure des vraquiers transportant les engrais qui seraient potentiellement déplacés de St-Joseph-de-Sorel vers le nouveau terminal (DT2, p. 24) ? Veuillez expliquer.

Habitat du poisson

- 3) Dans l'analyse des autres sites qui auraient pu accueillir le projet :
 - a) Pourquoi avoir uniquement considéré des sites sur le territoire de la ville de Sorel-Tracy?
 - b) Pourquoi avoir uniquement considéré des sites dont la ville de Sorel-Tracy est propriétaire?
- 4) La carte 3-1 (PR3.1, p. 77pdf), qui illustre les sept sites considérés pour le projet, identifie la présence d'herbiers *potentiels*.
 - a) Veuillez préciser la signification du mot « potentiel »? Comment la présence d'herbiers potentiels a-t-elle été déterminée pour produire la carte 3-1?
 - b) Ces herbiers potentiels sont-ils des herbiers d'alimentation du chevalier cuivré ou des herbiers en général?
- 5) Dans le Tableau 3-1 « Analyse comparative des sites étudiés » (PR3.1, p. 3-8) l'un des critères considéré est la superficie d'herbiers impactés, avec 100 m² à 200 m² pour le site 2, et 30 m² à 120 m² pour le site 7. Ces superficies représentent-elles des herbiers potentiels ou confirmés?

- 6) Selon la carte 3-1 (PR3.1, p. 77pdf), des herbiers potentiels semblent présents à proximité des sept sites évalués pour l'établissement du projet. Peut-on en conclure qu'aucun des sites considérés n'aurait permis d'éviter complètement une atteinte à l'habitat essentiel du chevalier cuirré (même s'ils n'avaient pas été écartés de l'analyse pour d'autres raisons)?
- 7) En réponse à une question de la commission sur l'efficacité de mesures de compensation proposées, vous répondez : « [...] donc de la création d'herbiers c'est quelque chose qui a quand même déjà été vu, qui a déjà été suivi dans le temps aussi, donc qui a démontré de l'efficacité. » (DT3, p. 10) Pouvez-vous fournir les références des suivis mentionnés dans cette réponse?
- 8) L'étude d'impact mentionne d'une part que le choix du site a été fait pour « éviter le dragage en construction et le dragage d'entretien » (PR3.1, p 3-8), et d'autre part que des opérations de désensablement pourraient devoir être planifiées pour « maintenir les voies navigables claires et profondes, permettant aux navires d'accéder aux installations portuaires sans entrave. » (PR3.1, p. 7-45)
- a) Quelle est la différence entre une opération de dragage et une opération de désensablement?
 - b) La procédure standardisée d'entretien mentionnée dans l'étude d'impact serait-elle appliquée au projet?
 - c) De quelle manière ces éventuelles activités de désensablement ont-elles été prises en compte dans l'évaluation des impacts du projet sur l'habitat du poisson?

Eaux

- 9) En séance, vous avez indiqué qu'il n'y aurait aucun ravitaillement de la machinerie à l'intérieur d'une distance de 30 m de la berge (DT1, p. 41). Dans votre étude d'impact, tant pour la phase construction qu'exploitation, il est indiqué que l'entretien et le ravitaillement de la machinerie doit s'effectuer à une distance d'au moins 60 m d'un cours d'eau. Veuillez préciser la bonne distance.

10) En réponse à une question du MELCCFP, vous avez indiqué que certaines mesures d'atténuation identifiées comme « courantes » à l'annexe W pourraient ne pas être appliquées, en fonction de la méthode de travail retenue par l'entrepreneur (PR5.2, p. 75 PDF). Dans ce contexte, veuillez confirmer si les mesures d'atténuation « courantes » relatives au déversement accidentel d'hydrocarbures pétroliers (PR3.1, p. 9-46 (construction) et 9-50 (exploitation)) seront toutes appliquées ou si, dans ce cas aussi, cela dépend de méthodes de travail qui restent à déterminer. Dans le second cas, veuillez distinguer les mesures dont l'application est certaine de celles qui demeurent à confirmer.

11) À la page 3-1 du PR6, vous donnez ces informations:

« Le quai sera construit dans le fleuve Saint-Laurent sur les lots 6 337 691 et 6 337 690 du domaine hydrique de l'État, pour lesquels une entente d'au moins 25 ans devrait être conclue avec le gouvernement du Québec. Actuellement, la ville de Sorel-Tracy bénéficie d'un bail hydrique pour les fins de développement du projet actuellement envisagé. L'emprise du quai est prévue également en dehors de ces deux (2) lots (vers le large), dans le territoire public du Québec et le bail hydrique devra être révisé. » (PR6, p. 3-1).

- a) Veuillez fournir à la commission tout document permettant de situer l'emprise du quai par rapport aux lots ainsi que les limites du bail hydrique de la ville de Sorel-Tracy (soit avec l'aide d'une carte ou d'un plan de localisation).
- b) Veuillez détailler ce qui est prévu comme démarche dans le cadre de la révision du bail hydrique et expliquer en quoi cela consiste.
- c) Comment la situation présentée dans le passage suivant peut-elle avoir des répercussions sur votre projet et de quelle façon prévoyez-vous vous assurer que vous pourrez quand même procéder à la réalisation de votre projet? :

« Actuellement, la ville de Sorel-Tracy bénéficie d'un bail hydrique pour les fins de développement du projet actuellement envisagé » (PR6, p. 3-1).

12) À la page 3-11 du PR6, vous mentionnez que le MELCCFP a émis une autorisation ministérielle à votre endroit vous permettant d'aménager un site

de stockage de sels de déglacage d'une capacité de 92 847 tm. Toutefois, cette autorisation ministérielle (AM000014169, délivrée le 1^{er} décembre 2023) vise une capacité maximale d'entreposage de 86 777 tm (DQ4.1).

- a) Qu'est-ce qui explique cette différence?
- b) Veuillez confirmer la quantité maximale de sels de déglacage que vous prévoyez entreposer sur le site.

Circulation routière

- 13) Vous avez indiqué que les activités de camionnage « pourraient générer du camionnage hors site de l'ordre de 6 000 véhicules/an au démarrage des activités. À l'ultime, un maximum de 14 600 voyages/an de camion est anticipé avec un quai exploité au maximum de sa capacité » (DA1, p. 1 et 2 PDF). Veuillez clarifier si les 6000 véhicules/an mentionnés sont équivalents à 6000 voyages/an ? Dans le cas contraire, quelle serait l'équivalence en voyage par an ?
- 14) L'étude de circulation (PR3.6, p. 274) suppose que les 14 600 voyages annuels de camions sont concentrés sur neuf mois d'exploitation, alors qu'il a été affirmé en séance publique que le camionnage se déroulerait toute l'année (DT1, p. 27 et 28).
 - a) Veuillez préciser l'incidence de cette hypothèse sur les débits journaliers moyens de camions ainsi que sur les impacts routiers présentés aux tableaux 3-3 et 3-4. Notamment, est-il exact que la répartition des 14 600 camions sur douze mois plutôt que sur neuf mois réduirait le nombre moyen quotidien de camions considéré dans l'analyse ?
 - b) Dans quelle mesure le comptage de véhicules de février 2022 intégrait-il le camionnage interquais (7 730 voyages entre 2022 et 2025) que le projet de terminal permettrait de supprimer (DQ1.1, p. 6) ?
 - c) Outre le camionnage interquais, veuillez fournir une estimation du camionnage relatif au transport des marchandises vers leur marché d'exportation depuis 2022 à partir de l'entrepôt. Comment le comptage de véhicules de février 2022 est-il représentatif ou inclut-il ces camions ?
- 15) Les tableaux 2-4, 2-5, 3-1 et 3-2 de l'étude de circulation (PR3.6, p. 273 et 276 PDF) présentent respectivement les conditions actuelles et projetées

pour trois des six intersections pour lesquelles des comptages ont été effectués en février 2022.

- a) Veuillez confirmer que l'intersection nommée « Chem. Du Golf & Stationnement », correspond à l'intersection du chemin du Golf avec le stationnement du Parc régional des Grèves.
- b) Veuillez compléter les quatre tableaux pour les trois intersections suivantes : (1) rue Joseph-Simard et rue Industrielle, (2) rue Joseph-Simard et route Marie-Victorin, (3) Accès QSL et route Marie-Victorin.

16) L'étude de circulation estimait l'augmentation du trafic routier annuel à 2,3% sur la base « de l'analyse des débits annuels antérieurs et des comptages réalisés en 2024 » (PR3.6, p. 274 PDF). Toutefois, dans l'étude, il est plutôt fait référence à des comptages effectués en février 2022 (PR3.6, p. 270 PDF).

- a) À quoi font référence les comptages réalisés en 2024 ? Pouvez-vous fournir le rapport ou les données concernées ?
- b) La hausse de 2,3% s'applique-t-elle à partir de 2022 ou de 2024 ?
- c) Les tableaux 2-4 et 2-5 sont intitulés "conditions actuelles de circulation à l'heure de pointe" du matin et de l'après-midi respectivement. Pouvez-vous confirmer qu'ils représentent les données de circulation réelles de 2022 ?

17) Le tableau 3-4 de l'étude de circulation mentionne au regard de l'impact une augmentation du camionnage de 4,7% à 4,8% sur le chemin du Golf. Veuillez détailler et clarifier le calcul de cette augmentation au regard des pourcentages de camions actuel et projeté aux pointes du matin et du soir dans le tableau 3-3 de cette même étude (PR3.6, p. 277 PDF).

Climat sonore

18) En séance publique, vous indiquiez que l'impact sonore du camionnage serait négligeable au regard de l'augmentation relative de la circulation (Nicolas Garcia, QSL, DT1, p. 59). La diapositive présentée en séance mentionnait les informations suivantes : débit journalier moyen annuel existant de 1830 véhicules, nombre actuel de camions/j 130, camionnage dû au projet 30 à 40 camions par jour (DA3.2, p. 11 PDF)

- a) Veuillez illustrer sur une carte les zones concernées par ces informations.
- b) L'information fournie est-elle également valable à proximité immédiate du terminal entre le terminal portuaire et les intersections des routes Marie-Victorin et Joseph Simard ?
- c) L'impact sonore de la circulation routière a-t-il été intégré dans l'évaluation de l'importance de l'effet sonore durant la phase d'opération ?
- d) L'évaluation réalisée permet-elle d'évaluer l'impact des activités du terminal et de la circulation routière pour les personnes résidant à proximité du terminal ? Comment cette évaluation renseigne-t-elle sur les périodes journalières durant lesquels des pics de bruit peuvent survenir, par exemple au cours d'activité de manutention pendant la pointe de circulation du matin ou de l'après-midi ?

Émissions atmosphériques

- 19) Les tableaux 4-27 et 4-30 de l'étude des émissions atmosphériques (PR5.2, p. 255 et 271 PDF) présentent la contribution du projet aux concentrations atmosphériques en opération pour plusieurs contaminants, notamment pour les « résidences le long du fleuve au nord du terminal » et pour les « résidences situées près de la zone industrielle » ainsi que celles « le long du fleuve au sud du terminal ». Ces données sont-elles celles calculées pour les résidences les plus proches du terminal projeté ? Dans la négative, veuillez fournir les informations pour la résidence la plus proche au sud du terminal projeté, pour la résidence la plus proche au nord ainsi que pour la résidence la plus proche de la zone industrielle.
- 20) Concernant les émissions atmosphériques de PM_{2,5}, l'étude des émissions atmosphériques indique : « Les concentrations de particules fines (PM_{2,5}) pourraient excéder la norme du RAA avec une zone de dépassement se limitant au secteur du quai en périphérie de la zone industrialo-portuaire sur le fleuve. Aucun dépassement de la norme de 30 ug/m³ n'est calculé aux récepteurs sensibles et discrets alors que le maximum calculé à ces endroits est de 23 ug/m³ pour le projet seulement (scénario #1) et de 26 ug/m³ pour le scénario cumulatif #2. » (PR5.2, p. 285 PDF) alors que le résumé de l'étude d'impact indique plutôt que dans le contexte des effets cumulatifs « Selon les résultats de modélisation atmosphérique, des dépassements pourraient être observés pour la norme du RAA pour les PM₁₀, pour les valeurs guides de l'OMS pour les PM₁₀, pour la norme du RAA pour les PM_{2,5} à quelques

résidences et pour le SO₂ et le NO₂ selon la NCQAA. » (PR6, p. 10-15). Veuillez expliquer ces différentes interprétations.

- 21) En réponse à une question posée par la commission, vous avez indiqué que « l'ensemble des mesures d'atténuation prévues au moment de déposer l'étude de dispersion atmosphérique et raisonnablement modélisables avaient toutes été prises en compte », mais qu'une autre modélisation débiterait suivant la seconde partie de l'audience publique (DQ1.1, p. 19).
- a) Quelles mesures d'atténuation supplémentaires seraient incluses dans cette nouvelle modélisation?
 - b) Ces mesures visent quels types de contaminants ?
 - c) Outre de nouvelles mesures d'atténuation, quels autres éléments ou critères cette modélisation intégrerait-elle qui ne sont pas évalués dans l'étude de dispersion atmosphérique actuelle ?

Autres

- 22) Vous avez indiqué avoir entrepris des démarches d'agrandissement du bail hydrique auprès du MELCCFP (PR5.8, p. 12) ?
- a) Ces démarches ont-elles abouti ? Dans la négative, quelle est l'échéance prévue ?
 - b) Veuillez fournir une carte illustrant la portion de la zone P-01-123 pour laquelle l'initiateur a entrepris des démarches d'agrandissement du bail hydrique auprès du MELCCFP.
- 23) Relativement au mécanisme de gestion des plaintes de l'initiateur :
- a) L'initiateur a-t-il déjà reçu des plaintes concernant les activités déjà en cours sur le site projeté du terminal ? Le cas échéant :
 - i) Combien de plaintes ont-été reçues depuis la mise en service de l'entrepôt et sur quels éléments portaient-elles ?
 - ii) Selon quel mécanisme de gestion (type de réception, délais de réponse, type de rétroaction et de suivi) ont-elles été traitées ?
 - b) Advenant qu'une plainte reçue ne concerne pas directement une activité de QSL, mais plus largement les activités de la zone industrialo-portuaire,

de quelle façon QSL traite la plainte ? Existe-t-il un mécanisme officiel pour gérer ce type de plainte ?

- c) Avez-vous un système de gestion des plaintes pour les activités à votre quai de Saint-Joseph-de-Sorel ? Si oui, comment fonctionne-t-il et quels apprentissages tirez-vous de cette expérience pour le nouveau terminal ?