



Mémoire présenté au BAPE sur la construction d'un nouveau quai de QSL à Sorel-Tracy par Sécurité Ferroviaire Rive Sud 1^{er} octobre 2026

1. Qui nous sommes

Constitué en 2015 à Boucherville sous forme de comité citoyen dans la foulée de la tragédie fortement médiatisée de Lac-Mégantic dans laquelle avaient péri 48 personnes, Sécurité Ferroviaire Rive Sud (SFRS) s'est transformé, en 2025, en OBNL.

Sa mission : veiller à ce que les projets industriels et commerciaux majeurs se développant dans les municipalités du tronçon Sorel de la voie ferrée du CN (Saint-Lambert, Longueuil, Boucherville, Varennes, Verchères, Contrecoeur, Sorel-Tracy) se fassent dans une vision de développement durable.

Cette vision vise à arrimer, d'une part, l'optimisation de ces projets dans les meilleures conditions sécuritaires possibles du transport des marchandises et des personnes et, d'autre part, le respect de l'environnement humain ainsi que la qualité de vie des populations concernées.

2. Nos préoccupations

2.1. L'aspect sécuritaire du transport de marchandises traversant les zones résidentielles

SFRS porte son attention particulièrement sur ce corridor ferroviaire du CN où des convois de marchandises et de matières dangereuses traversent des secteurs résidentiels fortement habités, principalement à Boucherville et Varennes et, dans une moindre mesure, à Verchères.

Nos interventions des dernières années ont surtout porté sur le projet d'expansion du Port de Montréal à Contrecoeur et les impacts de sa desserte ferroviaire.

En janvier 2026, SFRS a demandé, en vain, notamment :

- Que le CN rende publique sa stratégie de desserte ferroviaire du futur terminal;
- Que soient rendues publiques les études concernant les risques pour la sécurité, les nuisances et les conséquences humaines et sociales;
- Qu'un débat public porte sur la cohabitation entre le développement du port, les villes et les quartiers traversés par le chemin de fer;
- Qu'une réflexion soit menée sur un réaménagement global du réseau ferroviaire et de l'aménagement du territoire.

Cette préoccupation n'est pas nouvelle :

- Dès 2015, appuyés par une pétition signée par plus de 6,000 citoyens de Boucherville (à une époque où les pétitions électroniques n'étaient pas acceptées) SFRS demandait l'étude d'un tracé ferroviaire permettant d'éviter les secteurs résidentiels peuplés entre Saint-Lambert et Sorel-Tracy.
- En novembre 2024, nous intervenons après un déraillement dans la gare de triage du CN à Longueuil, en soulignant les enjeux associés au transport de matières dangereuses dans les zones habitées.
- Plus récemment, nous participons, en collaboration avec la ville de Boucherville à la mobilisation de la participation citoyenne à une consultation publique de 2,270 participants qui a révélé une forte préoccupation, chez 91% des répondants, concernant l'augmentation anticipée du trafic ferroviaire liée au terminal de Contrecoeur, augmentation qui pouvait accroître les risques d'accidents.

2.2 L'impact cumulatif des divers projets sur la desserte ferroviaire

En dix ans, de 2016 à 2026, un constat s'impose : En privilégiant les projets ayant une dimension commerciale, industrielle, logistique, technologique ou énergétique significative, Varennes et Contrecoeur se sont affirmées comme pôles industrialo-logistiques, tandis que Longueuil a connu une forte spécialisation dans l'aérospatiale et les technologies avancées.

De son côté, Sorel-Tracy a été désignée l'une des cinq zones industrialo-portuaires du Québec et compte bien se positionner favorablement pour bénéficier des retombées de la Stratégie maritime du Saint-Laurent du gouvernement du Québec et des contrats accordés par le gouvernement fédéral aux chantiers maritimes de la Davie à Lévis. La construction du nouveau quai de QSL s'inscrit dans cette mouvance.

Tous ces projets ont en commun de fonder leur attractivité notamment sur leur proximité des autoroutes A-30 et A-20, ainsi que l'accès à une desserte par chemin de fer, justifiant ainsi la pertinence d'examiner leur impact sur l'effet cumulatif du transport de marchandises, dangereuses ou non, sur ce tronçon.

L'impact du projet QSL

Le projet de nouveau quai de QSL dans la zone industrialo-portuaire (ZIP) de Sorel-Tracy pourrait avoir un effet important sur la répartition des marchandises entre le camion, le rail et le transport maritime. Dans la version soumise à l'évaluation environnementale en 2025 par le promoteur, l'intermodalité ferroviaire n'était plus une composante du terminal. Toutefois, en septembre 2026, QSL a déposé au BAPE un scénario ferroviaire chiffré, ce qui permet d'examiner ce que pourrait être un recours accru au train.

Le nouveau terminal serait construit dans la ZIP, secteur Saint-Laurent, sur le site de l'ancienne centrale thermique de Tracy. Il comprendrait notamment un quai flottant, des zones d'entreposage et des équipements de transfert.

À pleine capacité, QSL prévoit :

- Jusqu'à 35 navires par année;
- Environ 440 000 tonnes métriques de marchandises par année;
- Principalement du vrac solide et du cargo général;
- une exploitation environ 9 mois par année.

Dans son « *Estimation annuelle du nombre de trains -scénario ferroviaire* » déposée en 2026, QSL arrive à un ordre de grandeur d'environ 26 trains par année qui s'ajouteraient à ceux prévus pour desservir le Port de Montréal à Contrecoeur. Ce n'est, à cette étape-ci du projet, qu'une estimation que seul l'avenir confirmera.

Toutefois, à notre avis, elle est un signe avant-coureur que l'opérationnalisation de ce projet entraînera, tôt ou tard, une augmentation du transport par chemin de fer sur la seule voie existante qui traverse présentement des quartiers résidentiels.

Dans son « *Estimation annuelle - Économie de kilométrage – Train vs camion* » déposée elle aussi en 2026, QSL explore le potentiel de substitution camion-train pour le transport des marchandises transitant par son terminal.

Pour en arriver à la conclusion que le rail pourrait devenir un complément au camion, particulièrement pour les marchandises lourdes et massives. Toutefois, le projet actuellement autorisé n'intègre pas encore le rail comme composante principale du nouveau terminal. En conséquence, l'effet environnemental et routier dépendra beaucoup de la répartition finale entre camion et train. Un terminal fonctionnant principalement navire + camion accroîtrait le camionnage régional; un terminal évoluant vers navire + train + camion pourrait davantage réduire les déplacements routiers de longue distance.

Puisque dans ses documents promotionnels QSL mentionne comme un avantage comparatif le fait d'avoir accès à une desserte ferroviaire, il nous apparaît pertinent de recevoir du promoteur une indication prospective plus précise de l'impact cumulatif que pourrait avoir son projet sur l'utilisation de la voie verrière du CN, à court, moyen et long terme.

2.3 Le développement en silos des grands projets industriels et commerciaux de la région

Le tableau ci-bas résume les principaux projets industriels et commerciaux majeurs qui ont été développés dans les villes du corridor du tronçon Sorel de la voie ferrée du CN (Varennnes, Contrecoeur, Sorel-Tracy, Longueuil) depuis les dix dernières années, de 2016 à 2026.

Municipalité	Principal moteur	Projets emblématiques
Varennnes	Industrie, énergie, logistique	Hitachi, Groupe Robert, Costco, RCV/StormFisher, Amazon
Contrecoeur	Port, logistique, industrie et commerce	Port de Montréal, Technopôle, Cité 3000, CANAC, Maxi
Longueuil	Aérospatiale et technologies	Pratt &Whitney, H55, CEL Aerospace, Koptair, Espace Aero
Sorel-Tracy	Zone industrialo-portuaire	QSL, agrandissement des Forges de Sorel, TDF Canada, Machinex

Ces dossiers sont toutefois à des stades très différents : certains sont opérationnels, certains en construction. Il s'en dégage néanmoins certains constats :

- Les quatre villes forment en réalité un continuum économique assez cohérent avec quatre créneaux complémentaires
- Une concentration de plusieurs milliards de dollars de projets industriels, commerciaux, logistiques et technologiques dans ce quadrilatère au cours de la dernière décennie.
- Le développement en silos de ces grands projets sans aucune concertation régionale sur l'impact cumulatif qu'ils pourraient avoir sur l'engorgement des autoroutes qui les desservent (principalement l'A-20 et l'A-30), l'augmentation des GES en résultant, l'impact sur l'environnement humain et la qualité de vie des populations concernées
- Le manque de sensibilisation et l'absence de concertation régionale entre les autorités municipales concernées pour en favoriser l'acceptabilité sociale par les populations du tronçon Sorel de la voie ferrée du CN.

Nous souhaitons que dans ses conclusions le BAPE prenne en considération les impacts négatifs de la conception des grands projets industriels et commerciaux structurants en silos afin d'en optimiser l'opérationnalisation, favoriser leur acceptabilité sociale, s'assurer qu'ils respectent les normes environnementales en vigueur et qu'ils ne perturbent pas indûment la qualité de vie des citoyens à l'extérieur de leur périmètre immédiat.

2.4 Éviter les erreurs du BAPE de 1991

Peu de personnes s'en souviennent peut-être, mais ce n'est pas la première fois que le BAPE est appelé à évaluer les impacts de projets industriels significatifs impliquant la subdivision Sorel de la voie ferrée du CN.

En fait, une des premières consultations publiques du BAPE depuis sa création fut en rapport avec la décision du gouvernement du Québec, au début des années 1990, d'implanter à Varennes le projet Soligaz d'enfouissements de LGN (liquides de gaz naturel) sur le site de l'usine Pétrumont acquise par sa société d'État, la SGF. Il était prévu que ce projet, inspiré d'une technologie française, serait alimenté par des convois de trains transportant des LGN hautement explosifs et inflammables à travers des zones fortement résidentielles de Boucherville et Varennes. Comme il fallait s'y attendre, le projet souleva de vives inquiétudes chez les populations des deux villes concernées et enclencha une collaboration exceptionnelle entre leurs autorités municipales en vue de déplacer la voie ferrée du CN à l'extérieur des zones résidentielles.

Alors que le dossier Soligaz et celui du déplacement de la voie ferrée Boucherville-Varennes étaient étroitement liés dans le temps et les enjeux, le BAPE décida de les traiter comme deux mandats distincts, comme en témoignent ses deux rapports publiés en 1991 sur ce projet. Il ressortait de ces rapports les constats suivants :

- Une voie ferrée déjà fortement utilisée pour le transport de matières dangereuses;
- Une croissance considérable prévisible du transport de matières dangereuses, le BAPE prévoyant déjà qu'une expansion éventuelle du port de Montréal à Contrecoeur pourrait encore accroître l'achalandage ferroviaire et le transport de matières dangereuses sur cette voie ferrée;
- La confirmation que le rail faisait partie de la chaîne logistique, une deuxième phase devant comprendre notamment une troisième série de cavités et une usine de fractionnement du LGN en butane et propane;
- Les participants à son évaluation s'inquiétaient explicitement des impacts locaux et régionaux du transport routier et ferroviaire, ainsi que de la capacité des infrastructures existantes à supporter le projet;
- Le problème de la desserte ferroviaire était déjà identifié comme un enjeu majeur régional avant même que les infrastructures Soligaz ne soient pleinement construites.

Malgré ces constats, le BAPE concluait toutefois que le risque ferroviaire existant n'était pas « exceptionnellement élevé ».

Après avoir fait réaliser des analyses indépendantes, la commission du BAPE a conclu que le risque lié au transport ferroviaire de matières dangereuses était réel, mais que le niveau de risque pour la population de Boucherville et Varennes n'était pas exceptionnellement élevé. Elle estimait aussi que le caractère urgent de la situation n'était pas démontré.

Notons que le BAPE faisait cependant une distinction capitale entre la probabilité d'un accident et les conséquences potentielles d'un accident. Les accidents aux passages à niveau étaient statistiquement beaucoup plus probables qu'un grand déraillement de wagons de matières dangereuses, mais un accident majeur impliquant des produits dangereux pouvait néanmoins entraîner des conséquences considérables.

Autre élément particulièrement révélateur : le BAPE connaissait les limites des données disponibles. Il avait demandé au CN des renseignements sur le trafic de matières dangereuses. Il a également tenté de comparer la situation de Varennes-Boucherville avec d'autres secteurs du Québec. La commission a toutefois constaté qu'elle n'était pas en mesure de vérifier rigoureusement les affirmations du CN selon lesquelles la situation locale n'était pas exceptionnelle.

C'est important méthodologiquement puisque les conclusions du BAPE sur le niveau de risque étaient fondées sur des données et des modèles disponibles à l'époque, mais la commission reconnaissait elle-même certaines limites de comparaison. Ces mêmes mises en garde sont pertinentes dans une évaluation globale du projet de QSL, les données fournies par le promoteur relevant davantage de la prospective que de projections factuelles.

Le projet Soligaz ne s'est jamais concrétisé, laissant en friche et inachevé celui du déplacement de la voie ferrée du CN en dehors des zones résidentielles, notamment à Boucherville et Varennes.

Toutefois, même si le projet Soligaz avait suivi son cours, les conclusions du BAPE de 1991 à l'effet que le risque ferroviaire existant n'était pas « exceptionnellement élevé » et que, par conséquent, son déplacement en dehors des zones résidentielles n'était pas prioritaire, auraient sapé de toute façon les efforts entrepris par les villes de Boucherville et Varennes pour faire déplacer la voie ferrée hors des zones hautement résidentielles dans un délai raisonnable.

Trente-cinq ans plus tard, force est de constater que les préoccupations de sécurité identifiées par le BAPE en 1990-1991 ne se sont pas résorbées, mais, qu'au contraire, la croissance industrielle et portuaire de la Rive-Sud a plutôt renforcé la problématique identifiée à l'époque.

Il nous apparaît donc pertinent de rappeler que le BAPE prévoyait déjà en 1991 que le développement du secteur de Contrecoeur pouvait accroître le trafic ferroviaire, auquel vient s'ajouter le projet de QSL.

En mettant en parallèle 1990-1991, les développements industriels ultérieurs et la situation actuelle, le dossier devient beaucoup plus révélateur :

- ***Le problème identifié par le BAPE en 1991 n'a pas disparu.*** C'est pourquoi, en 2020, la Ville de Boucherville prenant acte que le transport de marchandises sur la voie ferrée irait en augmentant, a commandé une étude de préfaisabilité pour le réaménagement de la voie ferrée, précisément parce que les convois de marchandises continuaient à traverser le milieu urbanisé.

- ***Le contexte industriel a considérablement changé.*** En 1991, le BAPE connaissait déjà la possibilité d'une augmentation du trafic ferroviaire liée au développement industriel et portuaire de la région. Mais le développement envisagé autour de Contrecoeur a depuis pris une importance beaucoup plus grande. Cela constitue une évolution majeure par rapport au contexte de 1991.
- Le BAPE de 1991 avait insisté sur une idée qui demeure très actuelle : ***la meilleure façon de réduire le risque pour la population n'est pas nécessairement de rendre l'accident ferroviaire moins probable, mais d'éloigner la source de danger des zones habitées.*** Ce point demeure toujours fondamental.
- ***Le réseau ferroviaire demeure une infrastructure industrielle stratégique.*** La subdivision Sorel du CN relie toujours le secteur de Sorel-Tracy au réseau métropolitain.
- ***Le projet QSL à Sorel-Tracy ajoute maintenant une nouvelle composante intermodale.*** QSL exploite déjà un terminal maritime à Sorel-Tracy desservi par deux lignes du CN, avec accès également aux grands axes routiers. Le projet vise explicitement l'intermodalité.
- ***Le projet a franchi une étape importante en septembre 2026 :*** l'Agence d'évaluation d'impact du Canada a finalisé son évaluation et le projet de terminal portuaire de Sorel-Tracy a reçu une déclaration de décision autorisant sa réalisation sous conditions. La possibilité d'une augmentation du trafic ferroviaire existe précisément parce que le site est intermodal et directement raccordé au CN.

En résumé : Une problématique territoriale identifiée par le BAPE il y a 35 ans — la présence d'une infrastructure ferroviaire de marchandises et de matières dangereuses au cœur de secteurs urbanisés — n'a pas été éliminée. Entre-temps, le rôle industriel et portuaire du corridor Sorel-Tracy–Contrecoeur–Varennnes–Boucherville s'est accru, tandis que les municipalités ont recommencé à étudier la possibilité de déplacer la voie ferrée qui les dessert.

Le scénario que le BAPE envisageait comme une possibilité en 1991 — le développement de Contrecoeur et ses conséquences ferroviaires — est maintenant devenu un projet concret. Contrecoeur constitue donc le principal changement structurel depuis 1991.

À la lumière de ces changements, nous souhaitons que, dans son évaluation globale du projet de QSL, le BAPE tienne compte des leçons du passé et prenne en considération le rôle d'infrastructure stratégique que la subdivision Sorel de la voie ferrée du CN joue, et est appelée à jouer dans le développement présent et futur de notre économie locale et régionale.

3. Nos demandes

- **Concernant l'aspect sécuritaire du transport de marchandises traversant les zones résidentielles de la subdivision Sorel de la voie ferrée du CN, que le BAPE reconnaisse que l'impact de la desserte ferroviaire est demeuré l'angle mort de l'évaluation d'impacts des projets industriels et économiques jalonnant ce tronçon, y compris celui de QSL. SFRS ne s'oppose pas au développement du terminal de Contrecœur, ni au projet du quai de QSL à Sorel-Tracy, mais souhaite que les conséquences de l'augmentation du trafic ferroviaire soient intégrées à la planification de ces projets.**
- **Concernant le développement en silos qui a jusqu'ici caractérisé la mise en chantier de ces projets, que le BAPE recommande une révision de l'aménagement du territoire dans une perspective de développement durable basée sur une concertation régionale, un partage équitable des retombées positives et négatives des projets, et un objectif d'optimisation des projets dans le respect de l'environnement humain et de la qualité de vie des populations concernées**
- **Concernant son évaluation des impacts ferroviaires du projet de QSL, que le BAPE tire les leçons de son évaluation du projet Soligaz de 1991, à Varennes, et recommande d'examiner les projets en cours, ou à venir, en fonction de la maximisation du transport ferroviaire et des aménagements de la voie ferrée requis pour atteindre cet objectif.**