

Montréal, le 1 octobre 2026

Madame Prunelle Thibault-Bédard
Présidente de la commission
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)
140, Grande Allée Est, Bureau 650
Québec (Québec) G1R 5N6

Objet : Commentaires de la FCCQ sur le projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire à Sorel-Tracy

Madame la Présidente,

La Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ), qui regroupe 120 chambres de commerce et près de 1 000 entreprises membres représentant plus de 40 000 entreprises actives dans tous les secteurs de l'économie québécoise, souhaite intervenir dans le cadre de l'audience publique du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) relativement au projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire à Sorel-Tracy, proposé par QSL International Ltée.

Aménagé dans le secteur Saint-Laurent de la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy sur le site de l'ancienne centrale thermique, le terminal pourrait accueillir jusqu'à 35 navires par année et décharger environ 440 000 tonnes métriques de marchandises. Pour sa contribution à la compétitivité des chaînes d'approvisionnement et pour ses retombées économiques régionales, la FCCQ appuie pleinement la réalisation de ce projet.

Une capacité supplémentaire nécessaire pour renforcer la résilience du corridor du Saint-Laurent

Les chaînes d'approvisionnement mondiales se reconfigurent. Les entreprises ont besoin d'infrastructures de transport fiables pour recevoir leurs intrants et acheminer leurs marchandises. Comme le mentionne l'étude d'impact, le terminal portuaire de Saint-Joseph-de-Sorel a atteint sa capacité, ce qui entraîne des temps d'attente pour les navires. Le nouveau terminal offrirait une capacité complémentaire pour répondre à la demande des entreprises et améliorer la fluidité des opérations.

Plus largement, il est important de noter que la résilience du corridor ne pourra pas dépendre que de ses grands ports. Elle reposera aussi sur un réseau de terminaux qui offrent des points d'accès complémentaires. Dans ce cas-ci, le terminal de Sorel-Tracy jouerait ce rôle pour des marchandises essentielles : engrais pour les producteurs, sel de voirie pour la sécurité hivernale, acier surdimensionné pour les projets industriels et d'infrastructures.

Pour faire du Saint-Laurent une véritable autoroute bleue, le Québec doit pouvoir compter sur des terminaux bien répartis le long du fleuve. Selon le promoteur, ce nouveau terminal rapprocherait le point de déchargement de certains destinataires, ce qui pourrait réduire les trajets routiers et les émissions qui y sont associées, tout en améliorant la fiabilité des approvisionnements et la maîtrise des coûts de transport.

Le Fonds pour la diversification des corridors commerciaux (FDCC), doté de 5 G\$ sur sept ans, vise justement à renforcer les chaînes d'approvisionnement, à réduire la congestion et à augmenter nos exportations. Le projet de QSL s'inscrit dans cette logique d'amélioration de la capacité et de la fluidité du corridor du Saint-Laurent.

Des retombées économiques concrètes pour Sorel-Tracy et la Montérégie

Selon le résumé de l'étude d'impact, les travaux de construction s'échelonnent sur deux ans, à raison de huit mois par année, et créeraient 50 emplois temporaires. L'exploitation et l'entretien du terminal généreraient environ 40 emplois permanents. En incluant les effets indirects et induits, le promoteur estime que le projet soutiendrait environ 275 emplois durant la construction et l'exploitation, et contribuerait à hauteur de 6,5 M\$ par année au produit intérieur brut du Canada.

En renforçant la capacité portuaire de Sorel-Tracy, le projet contribuera également à consolider la vocation agricole et industrielle de la région. La Montérégie représente entre autres plus de 35 % la production agricole et 22,5% du secteur de la fabrication au Québec.¹²

Une infrastructure portuaire moderne et adaptée aux besoins des entreprises pourrait faciliter l'approvisionnement en matières premières et l'expédition de marchandises, tout en soutenant la compétitivité des entreprises qui dépendent de chaînes d'approvisionnement efficaces. Le projet représente ainsi un investissement dans une infrastructure structurante, susceptible de contribuer à l'attractivité économique de Sorel-Tracy et de la Montérégie au cours des prochaines décennies.

Un développement qui demeure responsable

Bien que l'angle principal de notre intervention soit économique, la FCCQ note que le projet serait aménagé sur un site déjà industrialisé et que le promoteur a retenu la solution d'un quai flottant, notamment afin de limiter son empreinte sur le milieu aquatique et d'éviter des travaux de dragage. Ce choix témoigne d'une planification qui intègre, dès la conception du projet, des considérations environnementales.

Sans prétendre nous substituer à l'analyse environnementale du BAPE, nous retenons que le projet s'inscrit dans une démarche structurée et qu'il s'accompagne de mesures visant une intégration responsable dans son milieu.

Pour ces raisons, la FCCQ appuie la réalisation du nouveau terminal portuaire et invite la commission à accorder une place importante, dans son analyse, aux besoins des entreprises, à la capacité qu'ajouterait cette infrastructure et à ses retombées économiques pour la région.

Veuillez agréer, Madame la Présidente, l'expression de nos salutations distinguées.



Véronique Proulx
Présidente-directrice générale

¹ <https://monteregie.upa.qc.ca/citoyen/apprendre/portrait-agroalimentaire-de-la-monteregie>

² https://www.nl.guichetemplois.gc.ca/pièces/sectoral_profile-quebec_manufacturing