

PAR COURRIEL

Québec, le 5 octobre 2026

Madame Rachel Sebareme
Coordonnatrice du secrétariat de la commission
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)
Rachel.Sebareme@bape.gouv.qc.ca

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

Madame

En référence au dossier présentement à l'étude, vous trouverez annexées à la présente les réponses aux questions soulevées par la commission le 1^{er} octobre 2026.

Nous vous prions d'agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Olivier Rochette
Vice-président, Solutions d'affaires, Infrastructures et logistique
Porte-parole
QSL International Ltée

p. j. Réponses aux questions 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 ?

Réponse

En utilisant la même logique et métrique de calcul, la capacité théorique du terminal Saint-Joseph est de 46 navires, ce qui correspond bien à la réalité vécue. Toutefois, le terminal Saint-Joseph comporte un second poste à quai pour des navires de plus petites tailles (barges et navires de moins de 140 m) qui permet de recevoir une quantité additionnelle de navires. La demande du marché pour de tels navires est toutefois moindre. Ce deuxième poste à quai augmente la capacité de réception de navires.

L'année 2021 a été une année de fréquentation record au terminal Saint-Joseph et l'atteinte de telles données record a été rendue possible grâce à l'espace d'entreposage additionnel sur terminal de la ZIP. En effet, la capacité théorique du terminal dépend de la capacité du quai, mais également de l'aire d'entreposage disponible.

- 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.

Réponse

Non, cela ne peut pas inclure les navires d'engrais mentionnés étant donné que les navires d'engrais sont considérés comme existants et, par le fait même, ils ne sont pas nouveaux.

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?

Réponse :

Afin de minimiser le plus possible la distance entre le terminal Saint-Joseph existant et celui projeté. Il est à noter qu'il y a également eu des vérifications qui ont été effectuées auprès de la ville de Saint-Joseph et il avait été conclu qu'aucun terrain n'était disponible pour un tel développement.

- b) Pourquoi avoir uniquement considéré des sites dont la ville de Sorel-Tracy est propriétaire?

Réponse :

Parce que la Ville de Sorel-Tracy était l'initiatrice du projet et que l'option de bail emphytéotique permettait de diminuer les risques pour QSL.

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?

Réponse :

Le terme « potentiel » signifie qu'aucune validation terrain n'a été effectuée pour vérifier leur présence réelle. Leur position et leur superficie ont été estimées à partir de photographies aériennes où l'eau n'était pas turbide de même qu'à partir de données publiques, telles que les cartes de Canads Illimité Canada et les cartes de milieux humides du Québec.

- b) Ces herbiers potentiels sont-ils des herbiers d'alimentation du chevalier cuivré ou des herbiers en général?

Réponse :

Sur le fleuve Saint-Laurent, les herbiers de vallisnérie et de potamot sont généralement aux profondeurs de 1 à 4 mètres, puisque ce sont des espèces strictement aquatiques. La cartographie de la végétation

aquatique submergée dans le fleuve Saint-Laurent entre le port de Montréal et le début du lac Saint-Pierre produite par l'INRS¹ a par ailleurs identifié que, dans tous les tronçons du fleuve étudiés, la très grande majorité des herbiers submergés sont des herbiers de Vallisnérie d'Amérique. Selon les données disponibles de l'étude, la probabilité est élevée que ces herbiers soient donc principalement des herbiers d'alimentation du chevalier cuirvé.

Les herbiers les plus près de la rive sont quant à eux plus souvent des herbiers composés d'autres types de plantes aquatiques plus tolérantes aux variations des niveaux d'eau, au marnage et à l'exondation.

- 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?

Réponse :

Pour le site 2, ce sont des herbiers potentiels, définis selon la méthodologie décrite à la question précédente. Pour le site 7, ce sont des superficies confirmées.

- 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 cuirvé (même s'ils n'avaient pas été écartés de l'analyse pour d'autres raisons)?

Réponse

C'est également notre compréhension.

- 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?

¹ Cartographie de la végétation aquatique submergée dans le fleuve Saint-Laurent entre le port de Montréal et le début du lac Saint-Pierre. – EspaceINRS - <https://espace.inrs.ca/id/eprint/362/>

Réponse

Puisque les suivis sont effectués pour le compte d'entreprises ou d'entités qui ne divulguent pas ces informations, il nous est impossible de fournir les références spécifiques à ces suivis. Ces suivis ont été effectués à la fois dans le cadre d'autorisation en vertu de la *Loi sur conservation et la mise en valeur de la faune* (LCMVF ; C-61.1) et de la *Loi sur les pêches* (LP ; L.R.C. (1985), ch. F-14).

Nous pouvons toutefois mentionner que l'expertise et les retours d'expérience de la ville de Montréal sur leur réalisation de projets de compensation de l'habitat du poisson ont également été pris en compte, en sus de l'expérience du consultant, pour maximiser les chances de réussite du projet.

Il faut aussi noter que Pêches et Océans Canada a orienté QSL vers un projet de type « retrait de remblai », puisque c'est celui qui présenterait le haut taux de succès pour la création de nouveaux herbiers aquatiques.

- 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?

Réponse :

Une opération de dragage est une opération de retrait de sédiments qui vise à maintenir ou augmenter la profondeur d'eau et qui concerne implicitement des volumes de sédiments importants, pouvant nécessiter une autorisation ministérielle ou un décret environnemental (activités à risque environnemental modéré et élevé). Une opération de désensablement consiste plutôt en une intervention de nature ponctuelle à un endroit très circonscrit. Dans le cas présent, l'ensablement est associé à l'accumulation hypothétique de sédiments causée par la présence de piles/pieux et serait une activité présentant un risque environnemental faible à négligeable.

- b) La procédure standardisée d'entretien mentionnée dans l'étude d'impact serait-elle appliquée au projet?

Réponse :

La procédure consiste en une vérification de la profondeur d'eau et du dégagement sous quille des navires au droit du quai. Cette vérification est annuelle sur l'ensemble des terminaux opérés par QSL, sans égard au potentiel d'accumulation des sédiments dans le secteur.

- 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?

Réponse

Sur la base des résultats des modélisations hydrauliques (2D et 3D), les structures permanentes seraient promptes à l'affouillement plutôt qu'à l'accumulation de sédiments, raison pour laquelle des protections ont été prévues.

Aussi, les structures permanentes sont à une grande distance du poste à quai/position du navire. Il a donc été jugé que l'accumulation de sédiments au droit des navires avait une probabilité très faible de se produire et l'activité de désensablement n'a donc pas été évaluée.

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.

Réponse :

Lors de la séance, la réponse donnée n'est effectivement pas la distance qui est mentionnée dans l'étude d'impact provinciale (60 m), mais plutôt celle apparaissant aux conditions de délivrance du permis fédéral. En réalité, l'espace de ravitaillement de la machinerie est situé près de l'entrée du site, qui est à près de 150 m du cours d'eau, donc largement au-delà de la distance de 60 m.

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.

Réponse :

Construction

Les mesures d'atténuation en construction seront incluses au devis de construction de l'entrepreneur.

En fonction des méthodes de travail de l'entrepreneur :

- la mesure H4 pourrait ne pas avoir à être appliquée si l'entrepreneur n'installe ou n'utilise pas de réservoir hors sol de 10 000 litres ou plus de carburant diesel ou un réservoir de 2 500 litres ou plus d'essence.
- la mesure H7 n'aurait pas à être utilisée par l'entrepreneur si aucun déversement accidentel ne survient.
- la mesure H8 ne serait pas nécessaire si l'entrepreneur ne mettait aucun équipement pétrolier à moins de 30 m du littoral.

H1	Gérer les produits pétroliers et les équipements selon les exigences de la <i>Loi sur les produits pétroliers</i> (L.R.Q., c. P -30.01) et du <i>Règlement sur les produits pétroliers</i> (L.R.Q., c. P– 30,01, r. 1).
H2	Avant le début des travaux, élaborer un plan d'intervention en cas de déversement accidentel de contaminants dans l'environnement. Informer les travailleurs du contenu du plan d'intervention et les sensibiliser à l'importance d'une intervention rapide.
H3	Manipuler adéquatement les produits pétroliers afin de prévenir les fuites et les déversements.
H4	Exiger de l'entrepreneur qu'il soit titulaire d'un permis d'utilisation d'un équipement pétrolier à risque élevé, s'il installe ou utilise un réservoir hors sol de 10 000 litres ou plus de carburant diesel ou un réservoir de 2 500 litres ou plus d'essence.

H5	Avoir en tout temps, sur le site des travaux, une trousse de récupération des hydrocarbures et des matières dangereuses en cas d'accident afin d'être en mesure de circonscrire un déversement. Les employés qui travaillent sur le chantier devront connaître l'emplacement de la trousse et y avoir accès en tout temps, en plus de recevoir une formation (si nécessaire) pour être en mesure d'intervenir en cas de déversement.
H6	En cas de déversement de produits pétroliers ou de matières dangereuses, appliquer immédiatement le plan d'intervention et rapporter l'incident aux autorités responsables. Contacter rapidement les services d'urgence d'Environnement Canada (1-866-283-2333) ou du MELCC en milieu terrestre (1-866-694-5454).
H7	Caractériser les sols, les matériaux de remblais, les sédiments ou les eaux contaminées par un déversement accidentel de contaminants et en disposer en respectant la réglementation.
H8	Protéger les équipements pétroliers contre les chocs et les déversements lorsqu'ils sont situés à moins de 30 m du littoral et susceptibles d'être heurtés par un véhicule.

Exploitation

Ces mesures font partie des pratiques opérationnelles sur site.

Il est à noter que la mesure H8 ne s'appliquerait que pour du ravitaillement d'équipement sur les navires.

H1	Gérer les produits pétroliers et les équipements selon les exigences de la <i>Loi sur les produits pétroliers</i> (L.R.Q., c. P -30.01) et du <i>Règlement sur les produits pétroliers</i> (L.R.Q., c. P– 30,01, r. 1).
H3	Manipuler adéquatement les produits pétroliers afin de prévenir les fuites et les déversements.
H5	Avoir en tout temps, sur le site des travaux, une trousse de récupération des hydrocarbures et des matières dangereuses en cas d'accident afin d'être en mesure de circonscrire un déversement. Les employés qui travaillent sur le chantier devront connaître l'emplacement de la trousse et y avoir accès en tout temps, en plus de recevoir une formation (si nécessaire) pour être en mesure d'intervenir en cas de déversement.
H6	En cas de déversement de produits pétroliers ou de matières dangereuses, appliquer immédiatement le plan d'intervention et rapporter l'incident aux autorités responsables. Contacter rapidement les services d'urgence d'Environnement Canada (1-866-283-2333) ou du MELCC en milieu terrestre (1-866-694-5454).
H8	Protéger les équipements pétroliers contre les chocs et les déversements lorsqu'ils sont situés à moins de 30 m du littoral et susceptibles d'être heurtés par un véhicule.

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).

Réponse

Voir annexe A

- b) Veuillez détailler ce qui est prévu comme démarche dans le cadre de la révision du bail hydrique et expliquer en quoi cela consiste.

Réponse

Une révision du bail hydrique actuellement détenu par la Ville de Sorel-Tracy est requise afin de permettre son transfert à QSL et d'assurer qu'il reflète adéquatement l'ensemble des composantes du projet. Les démarches entreprises auprès du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) visent notamment :

- la cession à QSL des droits découlant du bail hydrique no 2020-073 actuellement détenu par la Ville, conformément aux engagements prévus au protocole d'entente intervenu entre les parties ;
- l'intégration au bail des portions additionnelles du domaine hydrique de l'État qui seront occupées par les nouvelles infrastructures projetées ;
- la mise à jour des conditions du bail afin qu'elles correspondent à la configuration finale des ouvrages autorisés et à leur utilisation projetée.

Ces démarches constituent essentiellement un processus de régularisation foncière et administrative visant à assurer que l'occupation du domaine hydrique de l'État par les infrastructures projetées soit adéquatement encadrée avant leur mise en service.

- 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).

Réponse

Voir la réponse à la question précédente.

- 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 1er décembre 2023) vise une capacité maximale d'entreposage de 86 777 tm (DQ4.1).

- a) Qu'est-ce qui explique cette différence?

Réponse

Malgré les vérifications effectuées auprès des sources disponibles et l'examen de la documentation pertinente, il n'a pas été possible de retracer avec certitude l'origine de cet écart. QSL se conformera à la capacité d'entreposage entendue dans l'autorisation ministérielle.

- b) Veuillez confirmer la quantité maximale de sels de déglacage que vous prévoyez entreposer sur le site.

Réponse

La capacité réelle dépendra des contrats et ne dépassera pas la capacité maximale.

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 6 000 véhicules/an mentionnés sont équivalents à 6 000 voyages/an ? Dans le cas contraire, quelle serait l'équivalence en voyage par an ?

Réponse

Les 6 000 véhicules/an correspondent à 6 000 voyages/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 ?

Réponse :

Puisque les 14 600 camions étaient répartis sur 9 mois (275 jours), cela représentait 53 camions par jour. Pour une opération de 10h/jour, cela représente 5 à 6 camions/h (5,3 camions)

L'étude de circulation avait quant à elle utilisé une hypothèse conservatrice de 10 camions/h.

Si les 14 600 camions sont répartis sur une période de 12 mois (365 jours), le nombre de camions serait plutôt de 40 camions par jour, ou 4 camions par heure sur une période de 10h.

Il est donc exact de dire que le nombre moyen quotidien de camions serait réduit.

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) ?

Réponse :

Il n'a eu aucun voyage interquais le jour du comptage (21 février 2024)

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 ?

Réponse :

Entre 2022 et 2025, 6 782 voyages de camion ont été effectués en quittant le terminal ZIP Sorel. Le nombre de voyages sortant du terminal est inférieur au nombre entrant, étant donné que les tonnages par camion sont supérieurs, soit à environ 36 tonnes/camion par rapport à environ 30 tonnes/camion pour les camions entrants.

Un total de six (6) camions expédiant du terminal vers son point de consommation ont été enregistrés le jour du comptage.

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.

Réponse :

Il s'agit de l'intersection Chemin du Golf / Rue Industrielle / 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.

Réponse :

Tableau 2-4 : Conditions actuelles de circulation à l'heure de pointe du matin

Intersection	Paramètre	Global	Approche Ouest			Approche Est			Approche Sud			Approche Nord		
			VAG ↑	TD →	VAD ↓	VAG ↓	TD ←	VAD ↑	VAG ↙	TD ↑	VAD ↗	VAG ↘	TD ↓	VAD ↖
Chem. du Golf & Bretelle A-30 Est	Débit (véh/h)	239	25		11				56	38			23	86
	Retard moyen par véhicule (s)	1,1	3,6	#N/A	1,4	#N/A	#N/A	#N/A	2,5	0,6	#N/A	#N/A	0,1	0,3
	Niveau de service	A	A	#N/A	A	#N/A	#N/A	#N/A	A	A	#N/A	#N/A	A	A
Chem. du Golf & Bretelle A-30 Ouest	Débit (véh/h)	274				15		71		33	30	31	94	
	Retard moyen par véhicule (s)	1,2	#N/A	#N/A	#N/A	3,5	#N/A	1,8	#N/A	0,2	0,1	2,4	0,6	#N/A
	Niveau de service	A	#N/A	#N/A	#N/A	A	#N/A	A	#N/A	A	A	A	A	#N/A
Chemin du Golf / Rue Industrielle / Stationnement du Parc régional des Grèves	Débit (véh/h)	234	0	0	0	27	0	0	4	49	51	5	98	0
	Retard moyen par véhicule (s)	0,9	#N/A	#N/A	#N/A	4,7	0,1	#N/A	2,2	0,2	0,3	3,3	0,6	#N/A
	Niveau de service	A	#N/A	#N/A	#N/A	A	A	#N/A	A	A	A	A	A	#N/A
Rue Industrielle & Rue Joseph-Simard	Débit (véh/h)	48	29	0			0	1				1		17
	Retard moyen par véhicule (s)	2	2,4	1	#N/A	#N/A	#N/A	0	#N/A	#N/A	#N/A	3,4	0	2,2
	Niveau de service	A	A	A	#N/A	#N/A	#N/A	A	#N/A	#N/A	#N/A	A	A	A
Rue Joseph-Simard & Rte Marie-Victorin	Débit (véh/h)	243		105	6	67	51		2		12			
	Retard moyen par véhicule (s)	0,9	#N/A	0,5	0,4	1,5	0,9	#N/A	5,5	0,1	2,3	#N/A	#N/A	#N/A
	Niveau de service	A	#N/A	A	A	A	A	#N/A	A	A	A	#N/A	#N/A	#N/A
Rte Marie-Victorin & QSL Sorel	Débit (véh/h)	165	1	111		45	8					0		0
	Retard moyen par véhicule (s)	0,3	0,3	0,2	#N/A	#N/A	0,4	0,8	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	Niveau de service	A	A	A	#N/A	#N/A	A	A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A

Tableau 2-5 : Conditions actuelles de circulation à l'heure de pointe de l'après-midi

Intersection	Paramètre	Global	Approche Ouest			Approche Est			Approche Sud			Approche Nord		
			VAG ↑	TD →	VAD ↓	VAG ↓	TD ←	VAD ↑	VAG ↙	TD ↑	VAD ↗	VAG ↘	TD ↓	VAD ↖
Chem. du Golf & Bretelle A-30 Est	Débit (véh/h)	269	24		21				30	28			77	89
	Retard moyen par véhicule (s)	0,8	4	#N/A	1,1	#N/A	#N/A	#N/A	2,4	0,3	#N/A	#N/A	0,1	0,2
	Niveau de service	A	A	#N/A	A	#N/A	#N/A	#N/A	A	A	#N/A	#N/A	A	A
Chem. du Golf & Bretelle A-30 Ouest	Débit (véh/h)	327				67		91		42	10	17	100	
	Retard moyen par véhicule (s)	2,2	#N/A	#N/A	#N/A	4,8	#N/A	3	#N/A	0,1	0	2,6	0,7	#N/A
	Niveau de service	A	#N/A	#N/A	#N/A	A	#N/A	A	#N/A	A	A	A	A	#N/A
Chem. du Golf/Rue Industrielle/Stationnement du Parc régional des	Débit (véh/h)	257	0	1	0	46	0	6	1	118	14	0	71	0
	Retard moyen par véhicule (s)	1,4	#N/A	0	#N/A	5,7	0,1	3	2,8	0,3	0,2	#N/A	0,6	#N/A
	Niveau de service	A	#N/A	A	#N/A	A	A	A	A	A	A	#N/A	A	#N/A
Rue Industrielle & Rue Joseph-Simard	Débit (véh/h)	49	27	0			0	0				1		21
	Retard moyen par véhicule (s)	1,9	2,1	0	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	0	0,4	2,4
	Niveau de service	A	A	A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	A	A	A
Rue Joseph-Simard & Rte Marie-Victorin	Débit (véh/h)	253		94	1	11	79		3		65			
	Retard moyen par véhicule (s)	1,1	#N/A	0,8	0,3	0,7	0,3	#N/A	6,3	0,2	2,8	#N/A	#N/A	#N/A
	Niveau de service	A	#N/A	A	A	A	A	#N/A	A	A	A	#N/A	#N/A	#N/A
Rte Marie-Victorin & QSL Sorel	Débit (véh/h)	177	0	94		82	0					1		0
	Retard moyen par véhicule (s)	0,3	#N/A	0,1	#N/A	#N/A	0,4	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	1,7	#N/A	#N/A
	Niveau de service	A	#N/A	A	#N/A	#N/A	A	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A	A	#N/A	#N/A

Tableau 3-1 : Conditions de circulation projetées à l'heure de pointe du matin

Intersection	Paramètre	Global	Approche Ouest			Approche Est			Approche Sud			Approche Nord			
			VAG ⬆	TD →	VAD ⬇	VAG ⬇	TD ←	VAD ⬆	VAG ⬅	TD ⬆	VAD ↘	VAG ↙	TD ⬇	VAD ↙	
Chem. du Golf & Bretelle A-30 Est	Débit (véh/h)	257	29		11				56	43			28	90	
	Retard moyen par véhicule (s)	1,4	4,3	#N/A	1,8	#N/A	#N/A	#N/A	2,6	0,8	#N/A	#N/A	0,1	0,3	
	Niveau de service	A	A	#N/A	A	#N/A	#N/A	#N/A	A	A	#N/A	#N/A	A	A	
Chem. du Golf & Bretelle A-30 Ouest	Débit (véh/h)	302				16		78		40	33		37	98	
	Retard moyen par véhicule (s)	1,3	#N/A	#N/A	#N/A	3,9	#N/A	1,9	#N/A	0,2	0,2		2,8	0,8	#N/A
	Niveau de service	A	#N/A	#N/A	#N/A	A	#N/A	A	#N/A	A	A		A	A	#N/A
Chem. du Golf/Rue Industrielle/Stationnemen t du Parc régional des	Débit (véh/h)	263	0	0	0	31	0	0	4	56	57	5	110	0	
	Retard moyen par véhicule (s)	1,1	#N/A	#N/A	#N/A	5,5	0,1	#N/A	2,3	0,2	0,3	3	0,8	#N/A	
	Niveau de service	A	#N/A	#N/A	#N/A	A	A	#N/A	A	A	A	A	A	#N/A	
Rue Industrielle & Rue Joseph-Simard	Débit (véh/h)	55	33	0			0	1					1		20
	Retard moyen par véhicule (s)	1,7	2,5	0,1	#N/A	#N/A	#N/A	0	#N/A	#N/A	#N/A		3,8	0,1	2,3
	Niveau de service	A	A	A	#N/A	#N/A	#N/A	A	#N/A	#N/A	#N/A		A	A	A
Rue Joseph-Simard & Rte Marie-Victorin	Débit (véh/h)	276		119	8	73	60		3		13				
	Retard moyen par véhicule (s)	1,3	#N/A	0,9	0,6	1,8	1,1	#N/A	5,7	0,2	2,8	#N/A	#N/A	#N/A	
	Niveau de service	A	#N/A	A	A	A	A	#N/A	A	A	A	#N/A	#N/A	#N/A	
Rte Marie-Victorin & QSL Sorel	Débit (véh/h)	201	6	122			49	14				5			5
	Retard moyen par véhicule (s)	0,6	1,8	0,4	#N/A	#N/A	0,5	0,8	#N/A	#N/A	#N/A	4,1	#N/A		2,2
	Niveau de service	A	A	A	#N/A	#N/A	A	A	#N/A	#N/A	#N/A	A	#N/A	A	A

Tableau 3-2 : Conditions de circulation projetées à l'heure de pointe de l'après-midi

Intersection	Paramètre	Global	Approche Ouest			Approche Est			Approche Sud			Approche Nord		
			VAG ↑	TD →	VAD ↘	VAG ↙	TD ←	VAD ↑	VAG ↙	TD ↑	VAD ↘	VAG ↙	TD ↓	VAD ↘
Chem. du Golf & Bretelle A-30 Est	Débit (véh/h)	296	26		23				33	32			85	97
	Retard moyen par véhicule (s)	0,9	3,8	#N/A	1,1	#N/A	#N/A	#N/A	2,6	0,4	#N/A	#N/A	0,1	0,3
	Niveau de service	A	A	#N/A	A	#N/A	#N/A	#N/A	A	A	#N/A	#N/A	A	A
Chem. du Golf & Bretelle A-30 Ouest	Débit (véh/h)	367				73		100		50	11	22	111	
	Retard moyen par véhicule (s)	2,2	#N/A	#N/A	#N/A	5,2	#N/A	3	#N/A	0,1	0,1	2,6	0,6	#N/A
	Niveau de service	A	#N/A	#N/A	#N/A	A	#N/A	A	#N/A	A	A	A	A	#N/A
Chem. du Golf/Rue Industrielle/Stationnement du Parc régional des Grèves	Débit (véh/h)	289	0	1	0	51	0	7	1	132	16	0	81	0
	Retard moyen par véhicule (s)	1,3	#N/A	0	#N/A	5,5	0,1	3,3	1,6	0,3	0,2	#N/A	0,4	#N/A
	Niveau de service	A	#N/A	A	#N/A	A	A	A	A	A	A	#N/A	A	#N/A
Rue Industrielle & Rue Joseph-Simard	Débit (véh/h)	51	27	0			0	2				1		21
	Retard moyen par véhicule (s)	1,9	2,4	0	#N/A	#N/A	#N/A	0	#N/A	#N/A	#N/A	6,2	0,2	2,4
	Niveau de service	A	A	A	#N/A	#N/A	#N/A	A	#N/A	#N/A	#N/A	A	A	A
Rue Joseph-Simard & Rte Marie-Victorin	Débit (véh/h)	286		107	2	11	91		4		71			
	Retard moyen par véhicule (s)	1,4	#N/A	1	5,1	1,1	0,4	#N/A	6,5	0,2	3,1	#N/A	#N/A	#N/A
	Niveau de service	A	#N/A	A	A	A	A	#N/A	A	A	A	#N/A	#N/A	#N/A
Rte Marie-Victorin & QSL Sorel	Débit (véh/h)	214	5	103			90	5				6		5
	Retard moyen par véhicule (s)	0,6	1,9	0,3	#N/A	#N/A	0,5	0,9	#N/A	#N/A	#N/A	4,5	#N/A	2,6
	Niveau de service	A	A	A	#N/A	#N/A	A	A	#N/A	#N/A	#N/A	A	#N/A	A

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 ?

Réponse :

Les comptages ont été effectués le 21 février 2024. La référence à l'année 2022 dans le corps de texte est une erreur typographique.

- b) La hausse de 2,3 % s'applique-t-elle à partir de 2022 ou de 2024 ?

Réponse :

La hausse annuelle de 2,3 % a été appliquée aux comptages réalisés en 2024, qui constituent l'année de référence de l'étude.

Les volumes ont ensuite été projetés sur quatre ans afin d'obtenir des débits représentatifs de l'horizon d'analyse. Cette approche mène à des conditions correspondant au début de 2028 et constitue une hypothèse conservatrice permettant de couvrir l'ensemble de l'année 2027, puisque le mois exact de mise en service du projet n'était pas connu lors de l'analyse.

- 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 ?

Réponse :

Ce sont les conditions de 2024.

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).

Réponse :

Une erreur s'est glissée dans le tableau 3-4. L'augmentation maximale de la proportion de camions sur le chemin du Golf est plutôt de 3,2 points de pourcentage à l'heure de pointe du matin (de 18,3 % à 21,5 %) et de 3,3 points de pourcentage à l'heure de pointe de l'après-midi (de 6,1 % à 9,4 %).

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 1 830 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.

Réponse

L'impact sonore du camionnage a été évalué de façon sommaire pour la circulation sur la route 132 (route le long de laquelle se trouvent des résidences), et pas sur la rue Joseph Simard ou la rue Industrielle (puisqu'aucune résidence ne s'y trouve).



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 ?

Réponse

C'est pour la portion de la route 132 illustrée ci-haut que l'impact sonore du camionnage a été évalué. À cet endroit, le DJMA a été extrapolé des données provenant d'un tronçon de la route 132 au sud du chemin du Golf, soit le tronçon au sud la plus près du terminal qui possédait cette donnée. La fin de ce tronçon, au coin des chemins du Golf et de la route Marie-Victorin, est situé à une distance de 1,17 kilomètre de l'entrée du terminal.

- 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 ?

Réponse

Non. L'effet sonore du camionnage a seulement été évalué de façon sommaire et mentionné lors de la séance du BAPE pour répondre aux interrogations du BAPE. Toutefois, dans le cadre de l'évaluation de l'impact sonore du projet, celui-ci n'a pas été pris en compte. En effet, la Note d'instructions 98-01 du MELCCFP ne prévoit pas que le bruit du camionnage sur les routes en dehors du site fasse partie de la source fixe et soit considéré dans l'évaluation de la conformité sonore du projet.

- 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 ?

Réponse :

L'évaluation permettrait d'évaluer l'impact des activités du site du terminal et de la circulation routière, toutefois les indicateurs imposés par le MELCCFP ou Santé Canada ne permettent pas de renseigner sur le pic sonore associé au passage d'un camion. En effet, l'indicateur sonore du MELCCFP est basé sur une période horaire (moyenne sonore sur une heure), et l'indicateur sonore de Santé Canada est basé sur une période de longue durée (moyenne sonore sur une année ou plus).

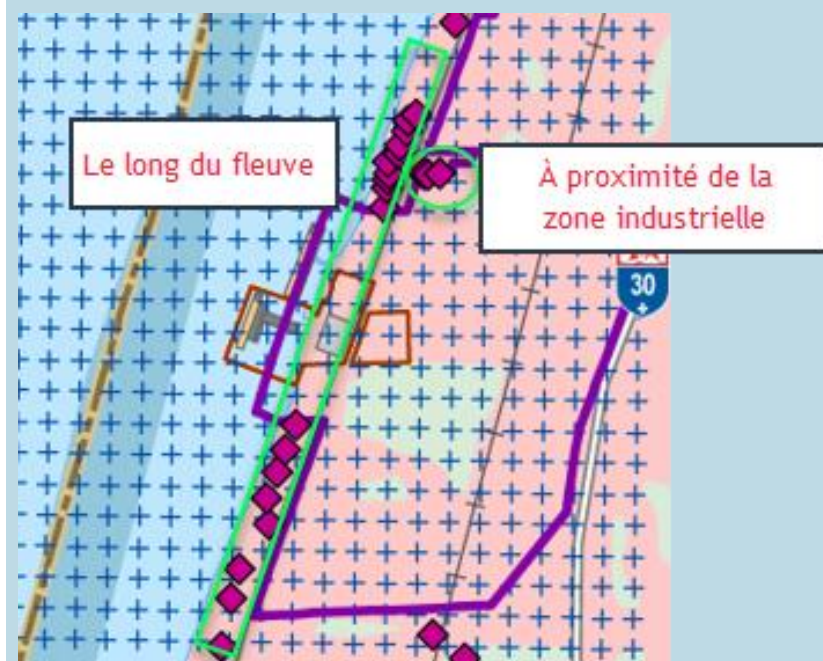
Émissions atmosphériques

- 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.

Réponse :

Les résidences situées le long du fleuve au nord du terminal comprennent l'ensemble des habitations localisées à moins de 800 m du quai projeté, à l'ouest de la route 132. Les résidences situées à proximité de la zone industrielle correspondent quant à elles aux trois résidences localisées à l'est de la route 132, à environ 600 m du quai projeté (voir l'extrait de la carte 2-1 ci-dessous ; les résidences sont marquées avec des losanges et représentent celles qui sont les plus rapprochées du nouveau terminal). Les résultats présentés aux tableaux 4-27 et 4-30 correspondent au niveau maximal calculé parmi les résidences de chacun de ces groupes. Dans les faits, ces valeurs sont représentatives des résidences les plus rapprochées du projet, soit celle située directement au nord et celle située directement au sud de la zone du projet.



20) Concernant les émissions atmosphériques de PM 2,5, l'étude des émissions atmosphériques indique : « Les concentrations de particules fines (PM2.5) 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 PMT, 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.

Réponse

L'affirmation présentée dans le résumé de l'étude d'impact repose sur les résultats de la révision 01 du rapport de modélisation de la dispersion atmosphérique, datée de janvier 2025 et soumise à l'AEIC dans le cadre de son évaluation du projet. Cette conclusion s'appliquait au scénario #2, soit le scénario cumulatif intégrant les activités de QSL et de Kildair au quai.

Ce scénario cumulatif avait été explicitement demandé par l'AEIC dans ses lignes directrices au promoteur de projet. Toutefois, la préparation d'un tel scénario cumulatif n'est pas requise par le Guide de modélisation de la dispersion atmosphérique du Québec, incluant le RAA (article 202). L'ajout d'une concentration initiale aux résultats représente, à toutes fins pratiques, les conditions ambiantes actuelles du secteur, incluant les contributions des sources d'émissions industrielles situées à proximité.

Il est à noter que le scénario cumulatif, maintenu dans la révision 02 de novembre 2025 et annexé au document PR5.2 à des fins de transparence, comprend à la fois l'impact du projet et celui de Kildair, auxquels s'ajoutent les mêmes concentrations initiales que celles utilisées pour le scénario no 1 (projet seulement).

- 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?

Réponse :

Il est prématuré pour QSL et son consultant de répondre à cette question à cette étape, puisque nous n'avons pas encore tenu de réunion de démarrage avec les experts du MELCCFP à ce sujet.

- b) Ces mesures visent quels types de contaminants ?

Réponse :

Dans l'éventualité où des mesures d'atténuation seraient intégrées à la modélisation, celles-ci viseraient à réduire les émissions à la source et/ou à limiter la dispersion des panaches de poussières, soit les particules totales en suspension (PMT) et les particules fines (PM2.5).

- 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 ?

Réponse :

Il est prématuré pour QSL et son consultant de répondre à cette question à cette étape, puisque nous n'avons pas encore tenu de réunion de démarrage avec les experts du MELCCFP à ce sujet.

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 ?

Réponse :

Les démarches sont toujours en cours. Actuellement, un consultant est en voie de remettre une étude de cohabitation qui a été exigée par Hydro-Québec, étant donné la mise à disposition d'une faveur auprès d'Hydro-Québec sur le lot voisin 3 467 988. Le délai de traitement de l'étude de cohabitation par Hydro-Québec ne nous est actuellement pas connu, mais, évidemment, comme toutes les autres demandes d'autorisation en cours, notre intention est de régulariser le bail hydrique avant de débiter des travaux.

- 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.

Réponse :

Voir annexe A

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 ?

Réponse :

Oui, les plaintes concernaient notamment la présence d'engrais et la piste cyclable et la présence de camions stationnés sur la route Marie-Victorin. Bien que non reliée aux activités de la ZIP Sorel-Tracy, une plainte a également été reçue par un citoyen de Lanoraie en lien avec le bruit des navires à l'ancrage en attente d'un poste à quai à St-Joseph-de-Sorel.

Le cas échéant :

- i) Combien de plaintes ont-été reçues depuis la mise en service de l'entrepôt et sur quels éléments portaient-elles ?

Réponse :

Depuis la mise en service de l'entrepôt, quatre plaintes ont été reçues relativement aux activités du site. Une plainte additionnelle a également été reçue concernant le bruit des navires à l'ancrage à Saint-Joseph-de-Sorel. Cette dernière ne concernait toutefois pas les activités de la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy.

- ii) Selon quel mécanisme de gestion (type de réception, délais de réponse, type de rétroaction et de suivi) ont-elles été traitées ?

Réponse :

QSL dispose d'un plan de gestion des plaintes applicable à l'ensemble de son réseau nord-américain. Ce plan est soutenu et supervisé par la haute direction, en collaboration avec les responsables des terminaux et l'équipe de coordination en santé, sécurité, sûreté, environnement et conformité.

Chacune des plaintes mentionnées précédemment a fait l'objet d'une analyse par les responsables concernés afin d'en vérifier la nature et les causes. Lorsque requis, des communications de suivi ont été effectuées auprès des personnes ayant formulé la plainte afin de répondre à leurs préoccupations et d'expliquer les mesures mises en place. Les plaintes ont été documentées conformément au processus de gestion des plaintes de l'entreprise et fermées une fois les suivis complétés.

- 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 ?

Réponse :

La plainte sera traitée conformément au mécanisme établi dans le document « *Gestion des plaintes – Processus* », disponible à l'annexe B. QSL procédera d'abord à une analyse afin d'en déterminer la nature et d'établir les responsabilités. Si l'analyse démontre que la situation ne relève pas des activités de QSL, l'entreprise accompagne néanmoins la personne plaignante en l'orientant vers l'organisation responsable et, lorsque pertinent, transmet elle-même l'information aux intervenants concernés afin de faciliter le traitement de la demande.

- 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 ?

Réponse :

La plainte sera traitée conformément au mécanisme établi dans le document « *Gestion des plaintes – Processus* ».

Dans la région de Sorel-Tracy, plus précisément dans la zone industrialo-portuaire du secteur Saint-Laurent, QSL a lancé, en février 2021, une campagne d'information afin d'inviter les citoyens à communiquer directement avec l'entreprise pour toute question ou suggestion concernant ses activités portuaires. Un récapitulatif détaillé de cette initiative est joint au présent document, à l'annexe C, sous le titre « *Campagne publicitaire 2021* ».

Le mécanisme complet de réception, d'analyse, de traitement, de rétroaction et de suivi des plaintes est présenté dans le document joint intitulé « *Gestion des plaintes – Processus* ».

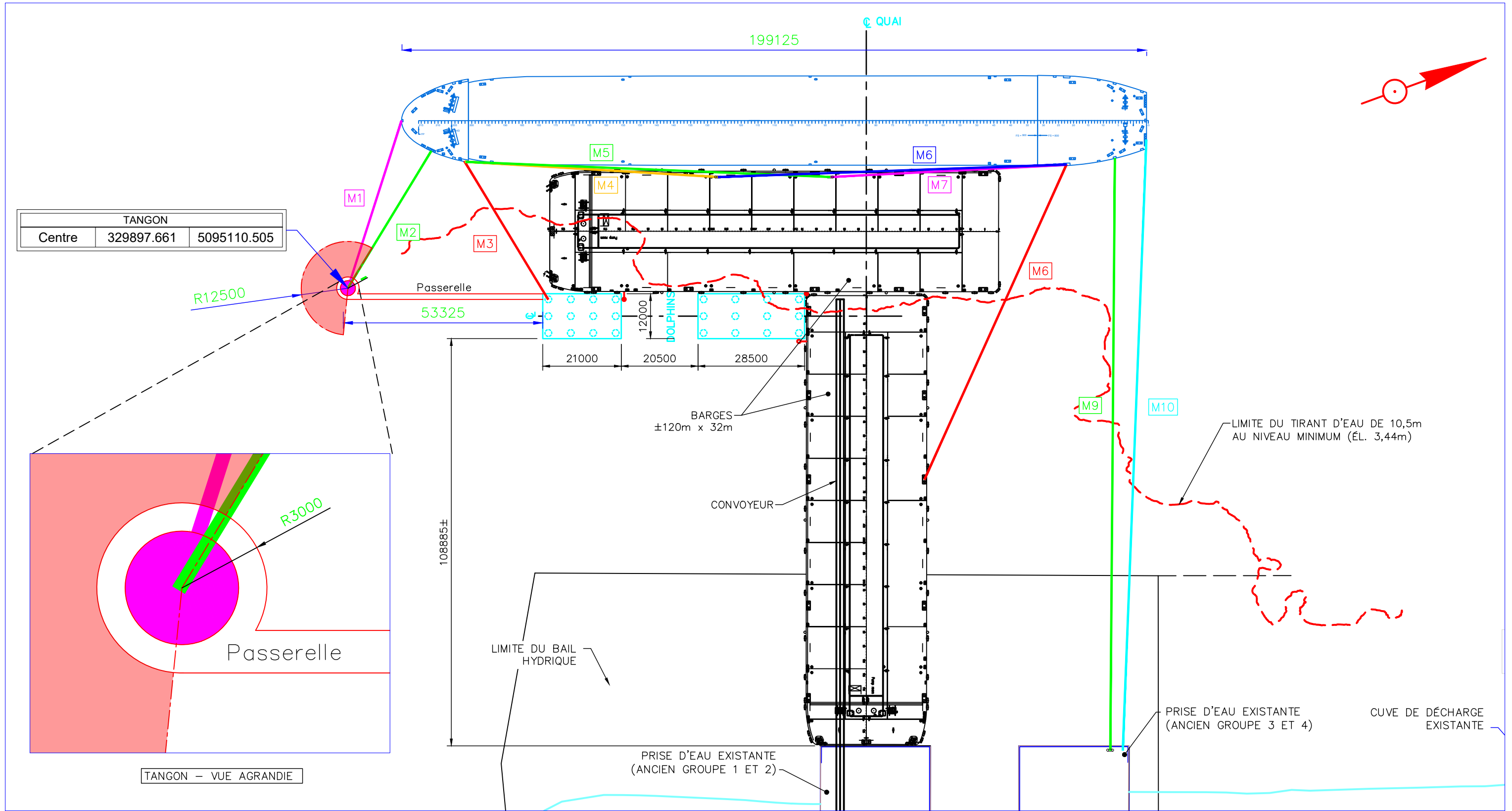
En bref, il existe plusieurs façons de communiquer avec QSL :

- Par courriel en écrivant à communautes@qsl.com
- En ligne sur notre site internet
- En appelant le directeur de terminal dont les coordonnées sont disponibles sur notre site internet
- En appelant à notre siège social
- En ligne sur Facebook ou LinkedIn

Cette expérience a permis à QSL de constater l'importance de maintenir

des mécanismes de communication simples et accessibles, d'assurer un suivi rigoureux des préoccupations soulevées par les citoyens et de favoriser un dialogue direct avec le milieu. Ces principes guideront également la gestion des plaintes et les relations avec la communauté dans le cadre de l'exploitation du nouveau terminal.

Annexe A



LÉGENDE

SYSTÈME DE COORDONÉES
SCOPQ NAD83 SCRS , FUSEAU 8, MÉRIDIEN CENTRAL 73°30'

A Pour discussion ER 31/03/2026			
Rév.	Description	Par	Date
RÉVISIONS			

Titre: ZIP - SAINT-LAURENT POSITION RELATIVE DU TANGON D'AMARRAGE		
Dessiné: E.R.E.	Date: 31/03/2026	Échelle: 1:1000
No. Dessin: 00000-00-004		Révision: A

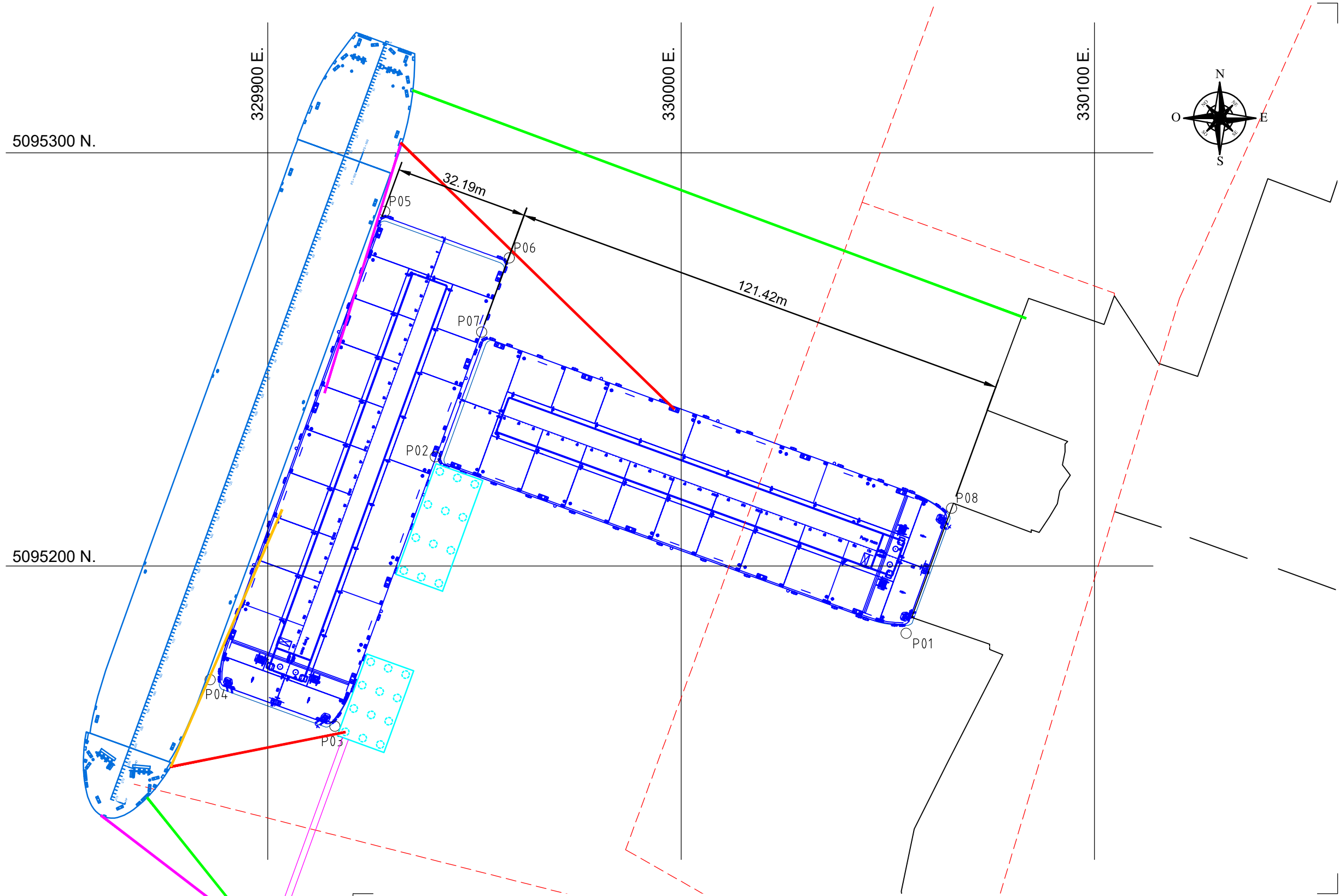


TABLE DE COORDONÉES		
POINTS	EST	NORD
P01	330054.426	5095183.714
P02	329940.495	5095226.418
P03	329916.205	5095161.243
P04	329886.032	5095172.488
P05	329928.256	5095285.789
P06	329958.431	5095274.544
P07	329951.738	5095256.585
P08	330065.418	5095213.993
P09	329897.661	5095110.505



Notes :			
DATUM HORIZONTAL: NAD83			
PROJECTION: MTM ZONE 8			
A	Pour commentaires	ER	11/11/2024
Rév.	Description	Par	Date
RÉVISIONS			

Titre:			
ZIP -SOREL-TRACY COORDONNÉES			
Dessiné: ERE		Date: 16/01/2023	Échelle: 1:1000
No. Dessin: 00000-00-001			Révision: B

Annexe B

Gestion d'une plainte — Liste des actions à prendre

1. Réception et enregistrement de la plainte

- Réception de la plainte.
- Inscrire immédiatement la plainte au registre.
- Documenter les renseignements disponibles : coordonnées du plaignant, date et heure, lieu, nature de la plainte, faits rapportés et éléments de preuve disponibles.
- Nommer le responsable du traitement de la plainte.

2. Analyse préliminaire — dans un délai de 0 à 4 heures

- Réunir les informations préliminaires nécessaires au traitement de la plainte.
- Réviser les informations de la plainte avec le responsable désigné.
- Vérifier si la plainte concorde avec un incident déjà déclaré.
- Vérifier si une enquête est déjà en cours.
- Évaluer, avec les fonctions Conformité, Communications et Légal au besoin, s'il est possible que QSL soit responsable.
- Préparer les informations préliminaires pouvant être communiquées au plaignant.
- Communiquer rapidement avec le plaignant pour accuser réception de la plainte et lui indiquer que l'analyse est en cours.

3. Enquête et détermination de la responsabilité — dans un délai de 0 à 48 heures

- Déclencher ou poursuivre le processus d'enquête lorsque requis.
- Recueillir les informations additionnelles auprès des équipes concernées.
- Analyser les faits et déterminer si QSL est responsable de la situation.
- Si les informations sont insuffisantes, retourner à l'étape de révision, compléter l'analyse et maintenir la communication avec le plaignant.
- Faire revoir les informations à communiquer par les responsables concernés avant toute communication externe.

4. Mesures correctives — dans un délai de 3 à 7 jours

- Élaborer un plan d'actions correctives lorsque QSL est responsable ou qu'une intervention est requise.
- Définir, pour chaque action, un responsable, une échéance et une preuve de réalisation.
- Supporter les équipes dans la mise en place des correctifs.
- Mettre en œuvre les correctifs et vérifier leur efficacité.
- Suivre le déploiement du plan d'actions jusqu'à sa réalisation complète.

5. Communication et clôture

- Réviser les informations finales à communiquer avec les fonctions responsables.
- Informer le plaignant des conclusions de l'analyse et, lorsque pertinent, des mesures prises.
- Effectuer des communications additionnelles au besoin jusqu'à la résolution du dossier.
- Consigner au registre toutes les communications, décisions, actions correctives et pièces justificatives.
- Confirmer l'efficacité des correctifs avant de fermer la plainte.
- Clore officiellement le dossier et conserver la documentation conformément aux exigences applicables.

Exigence transversale : assurer le suivi et la documentation du processus à chaque étape, de la réception de la plainte jusqu'à sa clôture

Annexe C

CAMPAGNE PUBLICITAIRE SOREL-TRACY

Résultat

MEDIUM ET COMPAGNIES	DÉTAIL	PRODUIT	AUDIENCE ATTEINTE	DATE
RADIO CJSO	1 annonce radio de 30 secondes – 2 fois par jour 7h45 et 12h15 – pendant 7 jours	<i>QSL, une entreprise 100 % québécoise, est au cœur de développement économique de la région depuis plus de 30 ans. Nous sommes fiers de faire équipe avec la Ville de Sorel-Tracy pour le développement de la nouvelle Zone industrialo-portuaire. En 5 ans, nous investirons 20 millions, créerons 40 emplois tout en continuant à prioriser l'achat local pour l'approvisionnement et la construction. Pour plus d'information, consultez notre site web QSL.COM, onglet Notre engagement. QSL et la région de Sorel-Tracy, une alliance gagnante!</i>	54600 auditeurs	8-14 février
JOURNAL Le journal des 2 Rives	Publication d'une publicité corporative ½ page – 2 semaines		60000 Lecteurs ZONE : Sorel-Tracy, Massueville, Saint-Aimé, Saint-David, Saint-Gérard-Majella, Saint-Ours, Saint-Robert, Saint-Roch-de-Richelieu, Sainte-Anne-de-Sorel, Sainte-Victoire-de-Sorel, Yamaska, Saint-Joseph-de-Sorel et Contrecoeur. Route de dépôts commerciaux incluant Pierreville, Odanak et St-François-du-Lac	16 février 23 février
BROCHURE Distribué par Publisac - Imprimé par Imprimerie Cournoyer			14750 Portes (Voir carte Publisac Zones choisie)	16 février

**MÉDIAS
SOCIAUX**
Facebook

« Post » sur le
site, plus un
« boost » pour
rejoindre la
communauté
de Sorel-Tracy



Performance for Your Post

25959 People Reached

206 Likes, Comments & Shares

2922 Post Clicks

0 Photo Views	996 Link Clicks	1926 Other Clicks
-------------------------	---------------------------	-----------------------------

NEGATIVE FEEDBACK

0 Hide All Posts **1** Hide Post

0 Report as Spam **0** Unlike Page

206 Likes, Comments & Shares

BRANDED CONTENT DISTRIBUTION View Breakdown

25578 Total Reach	769 Organic Reach	24855 Paid Reach
98152 Total Impressions	809 Organic Impressions	97343 Paid Impressions

[Lien](#)

8 février

**MÉDIAS
SOCIAUX**
Linkedin

« Post » sur le
site »



30 personnes – aimés

Commentaires intéressants :

Très heureux de voir un joueur crédible et déjà présent chez nous investir dans ma région. Cette annonce redonnera de l'espoir à plusieurs... Bravo!

Une nouvelle tellement positive pour la région.

8 février

			esure / Tailor-Made Success Vue super adminis Statistiques ▾ Activité 99 et + Impressions organiques : 1485 impressions Mas Statistiques organiques ⓘ Cible : tous les abonnés 1485 impressions 30 Réactions 3,97% Taux de clics 3 commentaires 8 partages 59 clics 6,73% Taux d'engagement
--	--	--	---

QSL À SOREL-TRACY C'EST :



Une entreprise de classe mondiale **100 % québécoise** spécialisée dans l'opération de terminaux maritimes, l'arrimage et le transport;



Une contribution au dynamisme socio-économique de Sorel-Tracy depuis 1988;



33 M\$ versés en salaires et en achats locaux au cours des 5 dernières années;



20 M\$ investis depuis 2 ans dans ses installations de Sorel-Tracy pour l'ajout d'infrastructures et l'achat d'équipements à la fine pointe de la technologie;



Une approche de **développement durable** qui propose le plus grand respect de la **santé et sécurité**, de la **sûreté maritime** et de la **protection de l'environnement**.

QSL ET LA RÉGION DE SOREL-TRACY, UNE ALLIANCE GAGNANTE.



QSL

LA RÉUSSITE
SUR MESURE



 **LES SOCIÉTÉS
LES MIEUX
GÉRÉES**

Waterstone
**LES CULTURES
D'ENTREPRISE
LES PLUS
ADMIRÉES
DU CANADA**
2020

qsl.com

UN PARTENAIRE SOLIDE ET AMBITIEUX POUR LA RÉGION DE SOREL-TRACY

QSL S'ASSOCIE AVEC LA VILLE DE SOREL-TRACY POUR DÉVELOPPER UN COMPLEXE PORTUAIRE

“

« Pour QSL, il est primordial de tisser des liens avec les communautés où nous sommes présents. Si un projet ne crée pas de valeur pour toutes les parties prenantes, eh bien, il n'est pas retenu!

Aujourd'hui, je crois que nous avons une alliance gagnant-gagnant! C'est une vision d'avenir pour le développement économique de la région de Sorel-Tracy »

Robert Bellisle, Président et chef de la direction de QSL



Revalorisation des installations de l'ancienne centrale thermique Hydro-Québec;



Création de **40 emplois** additionnels;



Des **investissements additionnels de 20 M\$** au cours des cinq prochaines années;



Soutien à l'achat local pour l'approvisionnement et la construction.

UN PARTENAIRE À L'ÉCOUTE DES CITOYENS

Nous avons à cœur les relations avec les citoyens des communautés au sein desquelles nous opérons. Nous poursuivons une démarche d'amélioration continue afin de demeurer chef de file de l'industrie.

Prochainement, nous tiendrons des séances d'information afin de pouvoir échanger avec les citoyens de la région. Nous vous invitons à surveiller vos médias locaux afin d'obtenir toute l'information concernant ces séances.

Vous pouvez également nous faire part de vos préoccupations et de vos suggestions par courriel : communautes@qsl.com



QSL

LA RÉUSSITE
SUR MESURE