

VILLE DE SOREL-TRACY

RÉPONSES AUX QUESTIONS COMPLÉMENTAIRES – DQ10

**Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal
portuaire dans la zone industrialo-portuaire de Sorel-Tracy,
secteur Saint-Laurent**

Présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
(BAPE)

Octobre 2026



Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire à Sorel-Tracy – Questions complémentaires – DQ10

Section 1 : Zone industrialo-portuaire

1) Afin d'obtenir un portrait détaillé du contexte d'insertion du terminal au sein de la zone industrialo-portuaire (zone IP), veuillez fournir les informations suivantes :

a) Le nombre et le type d'industries installées dans le secteur Saint-Laurent de la zone IP.

Outre l'écocentre régional exploité par la MRC de Pierre-De Saurel, le secteur Saint-Laurent de la Zone IP compte 38 industries existantes ou en construction dans les secteurs d'activité suivants, en référence à leur Code d'utilisation des biens-fonds (CUBF) :

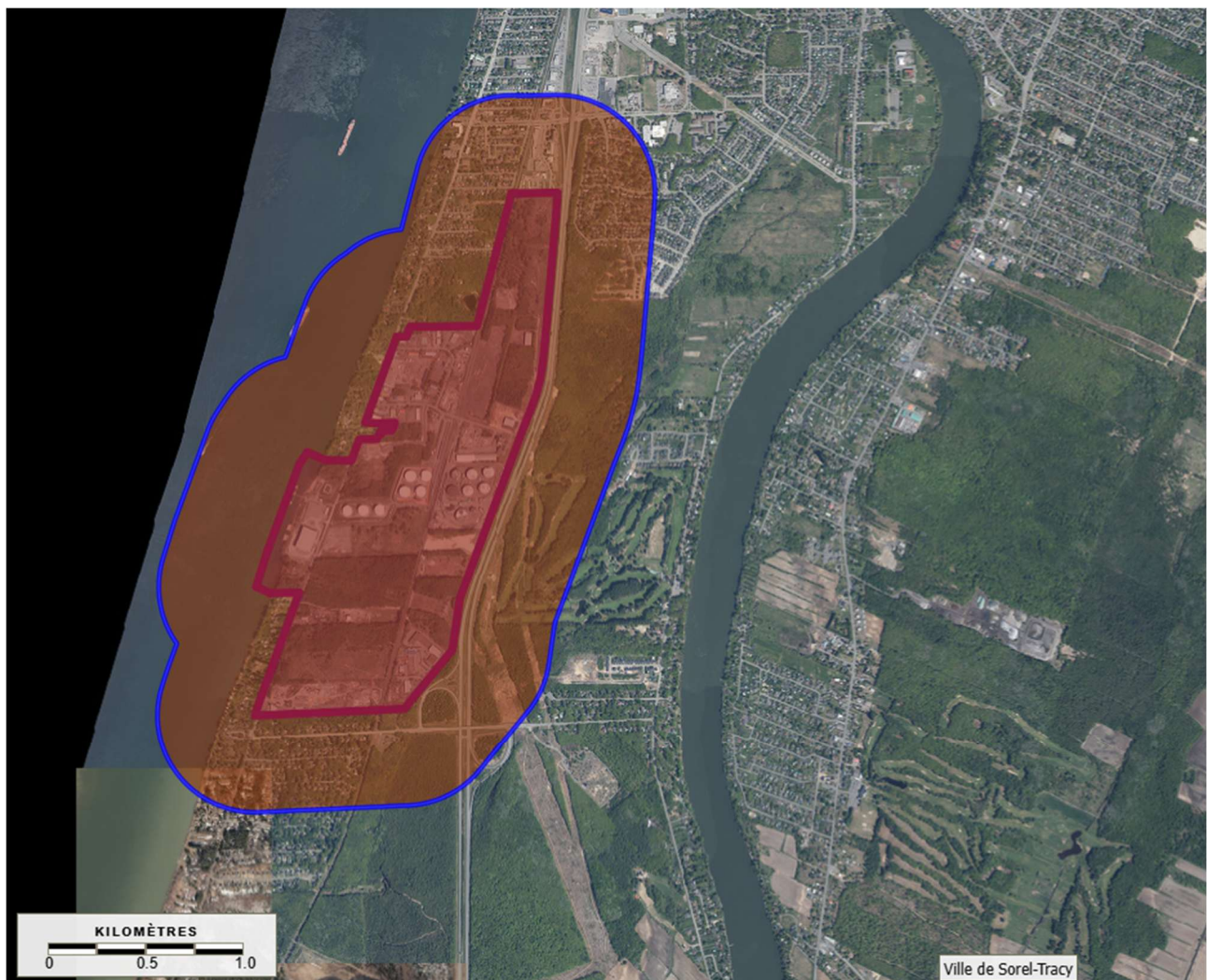
- Atelier d'usinage
- Autres activités de récupération et de triage
- Autres activités reliées au transport de matériaux par camion
- Autres entreposages
- Autres industries de la fabrication d'éléments de charpentes métalliques
- Autres industries de produits manufacturés
- Autres industries d'enseignes, d'étalages et de tableaux d'affichage
- Autres industries du bois
- Autres services de construction de bâtiments
- Autres services de location (sauf entreposage)
- Autres services de travaux de construction spécialisés
- Autres services du pétrole
- Autres services pour les bâtiments
- Autres services professionnels
- Entreprise d'excavation, de nivellement, de défrichage et installations de fosses septiques
- Immeuble commercial
- Industrie de fabrication de gaz industriels
- Industrie de fibres et de filaments artificiels et synthétiques
- Industrie de portes et de fenêtres en bois (incluant cadres)
- Industrie de tuyaux et de raccords de tuyauterie en plastique rigide
- Récupération et triage de métaux

- Service de construction de routes, de rues et de ponts, de trottoirs et de pistes (entrepreneur général)
- Service de lingerie et de buanderie industrielle
- Service de réparation d'automobiles (garage)
- Service de réparation de bobines et de moteurs électriques
- Service de travaux d'électricité et d'installation de câblage (entrepreneur spécialisé)

b) Le nombre de résidences dans un périmètre de 500 m autour de la zone IP.

En considérant les limites officielles du secteur Saint-Laurent de la zone IP, ce sont environ 879 résidences que l'on retrouve dans un périmètre de 500 mètres (voir capture d'écran ci-dessous).

Figure 1 – Résidences situées dans un rayon de 500 mètres du secteur Saint-Laurent de la zone IP



2) Lorsque la Ville reçoit une plainte en lien avec une activité du secteur Saint-Laurent de la zone industrialo-portuaire, comment cette plainte est-elle gérée ? Quels mécanismes de rétroaction et de suivis sont déployés ?

La Ville de Sorel-Tracy dispose d'un système centralisé de gestion des requêtes permettant de recevoir, d'enregistrer, d'acheminer et d'assurer le suivi des plaintes et demandes citoyennes de diverses natures. Toutefois, elle ne possède actuellement aucun mécanisme ni aucune procédure spécifique visant le traitement des plaintes relatives aux activités exercées dans le secteur Saint-Laurent de la zone IP.

Le traitement d'une plainte varie en fonction de sa nature, du cadre réglementaire applicable ainsi que du mode de transmission utilisé par le citoyen (système de gestion des requêtes, courriel, téléphone, séance du conseil municipal, etc.).

De manière générale, les plaintes et requêtes reçues par la Ville sont d'abord consignées dans le système de gestion des requêtes, puis assignées à la direction ou à la ressource responsable de leur traitement. Cette dernière assure l'analyse de la situation, la réalisation des interventions requises ainsi que le suivi auprès du requérant, lorsque cela est approprié.

Dans le cas de plaintes et requêtes qui ne relèvent pas de ses champs de compétences, la Ville tente généralement d'informer le citoyen et/ou de le rediriger vers les autorités compétentes.

3) Vous avez mentionné avoir déjà étudié la possibilité d'un modèle de gouvernance propre au secteur Saint-Laurent et avoir repris une réflexion à l'égard de la possibilité de développer un tel modèle. Vous avez précisé qu'aucune décision n'était prévue à court terme à moins que d'autres évidences ne soient mises de l'avant (Carlo Fleury, Ville de Sorel-Tracy, DT2, p. 56 et 57)

a) Initialement, le modèle de gouvernance étudié fait-il référence à la Société du complexe portuaire de Sorel-Tracy ?

Oui. Le modèle de gouvernance étudié en 2017, appuyé par une proposition de la Ville de Sorel-Tracy à l'Assemblée nationale pour l'adoption d'un projet de loi d'intérêt privé, faisait effectivement référence à la constitution d'un organisme portant le nom de Société du complexe portuaire de Sorel-Tracy. Cette société aurait eu pour objets la construction, l'amélioration, l'entretien et l'administration de tous les biens meubles et immeubles destinés à l'exploitation de la zone constituant le complexe portuaire de Sorel-Tracy et la promotion industrielle reliée au développement du complexe portuaire.

Cette réflexion a toutefois été rapidement mise de côté par la Ville de Sorel-Tracy.

b) Depuis la reprise de la réflexion, un modèle de gouvernance différent est-il envisagé? Veuillez préciser le type et la portée de la gouvernance envisagée.

Pour le moment, la Ville de Sorel-Tracy n'a pas déterminé ou précisé le type d'organisme ou de gouvernance qui pourrait être mis en place. Une étude a été réalisée par la firme Aviseo Conseil, mandat donné par Développement économique Pierre-de-Saurel, afin d'évaluer les différentes structures s'apparentant à une quelconque autorité portuaire. Les représentants des différentes entreprises, armateurs, usagers, propriétaires de ports et de quais publics et privés ont été rencontrés afin de faire part de leurs points de vue. Aucune orientation claire n'est ressortie de cette étude.

c) Quels évidences ou besoins influenceraient la décision de mettre en place un système de gouvernance spécifique ?

La Ville de Sorel-Tracy juge qu'il serait nécessaire d'évaluer les différentes formes de gouvernance possibles, de comparer les avantages et les inconvénients de chacun des modèles, et de déterminer les pouvoirs, mandats et responsabilités qui pourraient être confiés à cette nouvelle entité. Pour le moment, la balance des avantages et inconvénients ne favorise pas la mise en place d'une telle gouvernance.

d) Un comité zone IP, un groupe de concertation interentreprises de la zone IP ou toute autre forme de groupe existe-t-il pour le secteur Saint-Laurent plus spécifiquement ?

Actuellement, non.

À noter que dans le cadre de l'entente de collaboration visant à implanter une zone IP à Sorel-Tracy en 2016, un comité local composé de représentants de la Ville de Sorel-Tracy, de partenaires locaux et de divers ministères et organismes avait été formé. Son principal mandat consistait à délimiter la zone IP ainsi qu'à préparer un plan de développement industriel comprenant, entre autres, le repérage des marchés potentiels et des occasions d'attraction d'investissements, le tout en conformité avec les principes de développement durable. Après avoir complété son mandat, ce comité n'a plus siégé depuis 2018.

Section 2 : Circulation routière

4) En séance publique, vous avez indiqué avoir tenu des rencontres avec des citoyens concernant des enjeux de circulation routière (DT1, p. 64 et 65). Pouvez-vous préciser si ces rencontres ont été tenues dans le cadre des consultations liées au projet de terminal portuaire de QSL ou si elles visaient plutôt à répondre à des problématiques de circulation déjà présentes dans le secteur et soulevées par les citoyens indépendamment du projet?

Ces rencontres ont été tenues à la demande de quelques citoyens du secteur afin de répondre à des plaintes et enjeux liés au développement du secteur Saint-Laurent de la Zone IP,

principalement la circulation des camions sur la route Marie-Victorin et le bruit des bateaux au quai de Kildair. Aucune de ces rencontres n'a été tenue dans le cadre des consultations liées au projet de terminal portuaire de QSL.

Outre cette rencontre, combien y a-t-il eu d'autres demandes citoyennes ou plaintes en lien avec des enjeux de circulation routière dans la zone du projet depuis les cinq dernières années ?

Hormis les rencontres tenues avec les citoyens du secteur et ayant fait l'objet de la première partie de réponse ci-haut, la Ville de Sorel-Tracy a documenté dix (10) plaintes en lien avec des enjeux de circulation routière dans la zone du projet au cours des cinq (5) dernières années (2022, 2023, 2024, 2025 et 2026).

Neuf (9) de ces plaintes ont fait l'objet d'une évaluation par le Comité de circulation de la Ville, et une (1) a fait l'objet d'une rencontre spécifique avec les plaignants.

Les plaintes documentées concernent principalement les enjeux suivants, sur le chemin du Golf et la route Marie-Victorin :

- Vitesse de circulation des véhicules (principalement les automobilistes);
- Non-respect des routes de camionnage réglementées (principalement sur le chemin du Golf);
- Sécurité des piétons et des cyclistes.

Section 3 : Autre

5) Selon l'étude d'impact de l'initiateur, la zone P-01-123 à l'intérieur de laquelle QSL prévoit la construction et l'exploitation d'un quai autorise uniquement les usages récréatifs (PR3.1, p. 2-8). Advenant l'autorisation du projet par le gouvernement provincial, quelles démarches administratives seraient alors nécessaires auprès de la Ville pour permettre l'usage de la zone à d'autres fins que celles récréatives ?

Le processus de modification réglementaire est enchâssé dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Pour modifier la zone P-01-123, qui permet spécifiquement l'usage « 93 — étendue d'eau », il faudra suivre les étapes suivantes :

1. Rédaction du projet de règlement

Le Service de l'urbanisme prépare le projet de modification réglementaire en fonction des besoins identifiés, des orientations municipales et des dispositions légales applicables.

2. Avis de motion

Le conseil municipal donne un avis de motion annonçant son intention d'adopter un règlement modificateur. À compter de cette étape, un effet de gel peut s'appliquer selon la nature de la modification.

3. Adoption du projet de règlement

Le conseil adopte un premier projet de modification réglementaire.

4. Assemblée publique de consultation

Une assemblée publique est tenue afin de présenter le projet aux citoyens, d'expliquer les modifications proposées et de recueillir les commentaires. Le conseil peut choisir d'intégrer certains commentaires au projet de règlement, sans toutefois y être légalement tenu.

Un avis public annonçant la tenue de l'assemblée de consultation doit être publié au moins sept jours avant celle-ci.

5. Adoption du second projet de règlement

À la suite de la consultation publique, le conseil municipal adopte un second projet de règlement, lequel peut inclure des ajustements découlant des commentaires reçus.

6. Processus d'approbation référendaire (le cas échéant)

Pour certaines dispositions susceptibles d'approbation référendaire, un avis public est publié afin d'informer les personnes habiles à voter de leur droit de demander la tenue d'un scrutin référendaire.

7. Adoption du règlement

Le conseil municipal procède à l'adoption finale du règlement.

8. Certificat de conformité de la MRC

Le règlement est transmis à la MRC afin de vérifier sa conformité au schéma d'aménagement et de développement en vigueur.

9. Entrée en vigueur

Le règlement entre en vigueur à la suite de la délivrance du certificat de conformité et de la publication de l'avis public d'entrée en vigueur, conformément aux dispositions légales applicables.