



Québec, le 15 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 – DQ15**

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 **19 octobre à 13h30** 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. : Madame Julie Tremblay

Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire à Sorel-Tracy – Questions complémentaires – DQ15

Gestion des eaux

- 1) En lien avec les impacts pouvant découler de l'exploitation des aires d'entreposage intérieures et extérieures, vous identifiez le risque d'une « infiltration d'eau dans l'aire d'entreposage intérieur des matériaux en vrac (p. ex. engrais) chargée en minéraux et autres paramètres vers le système de drainage qui n'est pas prévu pour traiter ce type de contamination » (PR3.1, p. 9-50). Sachant que le système de gestion des eaux pluviales de la zone l'entrepôt est exempté d'une autorisation ministérielle en vertu de l'article 224 du REAFIE, quelles mesures de suivi et/ou de contrôle seront mises en place pour prévenir ce risque?
- 2) Pourquoi avez-vous retenu une solution d'entreposage extérieure sous forme de pile recouverte pour les sels de déglacage? L'aménagement d'un entrepôt a-t-il été étudié?

Circulation routière

- 3) L'annexe A de l'étude de circulation indique que le comptage de véhicules du 21 février 2024 a été réalisé entre 6h du matin et 18h en soirée (PR3.6, p. 282 à 311 PDF). Des données sont absentes pour plusieurs plages horaires dans cet intervalle de temps. Les données de circulation ont-elles été mesurées en continu entre 6h et 18h ? Dans la négative, veuillez préciser les horaires pour lesquels des données ont été collectées pour chacune des intersections et justifier le choix des plages horaires choisies.
- 4) L'étude de circulation retient un scénario de 10 voyages de camions (20 passages) aux heures de pointe (PR3.6, p. 274 PDF), une hypothèse que vous qualifiez de conservatrice puisque supérieure au nombre de voyages de camions estimés selon une répartition homogène sur les périodes d'opération projetée (365j/an et 12h/j) (DQ9.1, p. 11 PDF). Une répartition uniforme du camionnage sur l'année ne semble toutefois pas nécessairement représentative des opérations projetées. En effet, vous avez notamment indiqué que le camionnage se déroulerait « en majorité hors de la période hivernale » (DA2, p. 42) et que les activités de camionnage ne pourraient avoir lieu de façon concomitante aux opérations de chargement ou de déchargement des marchandises (DQ1.1, p. 10; DT2, p. 6 et 7).
 - a. Dans les faits, pouvez-vous expliquer en quoi cette hypothèse est conservatrice et dans quelle mesure l'étude de circulation demeure représentative de la situation de camionnage projetée?

- b. À combien estimez-vous le nombre maximal de voyages de camions pouvant survenir au cours d'une même heure? Veuillez expliquer les éléments sur lesquels repose cette estimation.
- c. Le cas échéant, dans quelle mesure cette estimation est-elle susceptible de modifier les conclusions de l'étude de circulation?

Émissions atmosphériques

- 5) Selon l'Avis de Santé publique sur l'étude de caractérisation de l'air ambiant effectuée en 2022-2023 dans le secteur de l'entreprise Richardson international à Sorel-Tracy datant d'avril 2024, une inspectrice du MELCCFP a observé des poussières notamment lors du chargement des bateaux ou des trains sur le site de QSL. L'avis mentionne que les activités de QSL ont pu contribuer à certains dépassements des normes de particules (PST et PM10) (Direction de la Santé publique de la Montérégie, p. 11 et 20).
 - a. Les méthodes de manutention des marchandises présentées pour le terminal projeté sont-elles les mêmes que celles déployées à votre terminal à Saint-Joseph-de-Sorel ? Dans l'affirmative, en quoi favorisent-elles l'atténuation de la dispersion atmosphérique des particules dans l'air lors des diverses activités de manutention et de chargement des camions ? Dans la négative, veuillez décrire les principales différences et les justifier.
- 6) En réponse aux préoccupations soulevées par les parties prenantes, vous avez indiqué envisager l'utilisation de « convoyeurs électriques couverts » pour la marchandise de vrac (PR3.3, p. 72 PDF). En séance, vous avez présenté une photo de trémie, de dépoussiéreurs et de convoyeurs, sur laquelle on observe que le convoyeur est couvert d'une bâche (DA3.2, p. 12 PDF; DT3, p. 10). Cette bâche semble couvrir les côtés et le dessus des convoyeurs, mais pas l'entièreté du convoyeur (PR3.4, p. 66 PDF).
 - a. Dans le cadre du projet, est-ce que tous les convoyeurs seraient couverts avec ce type de bâches ? Dans l'affirmative, veuillez expliquer comment le recouvrement partiel des convoyeurs garantit leur étanchéité pour prévenir les émissions de particules atmosphériques ?
 - b. Existe-t-il d'autres types de convoyeurs fermés ? Comment le choix a-t-il été fait ? S'agit-il, selon votre expérience, des modèles les plus efficaces pour le contrôle des émissions atmosphériques ?
- 7) En réponse à une question de la commission, vous avez mentionné avoir reçu des plaintes concernant la présence d'engrais sur la chaussée (DQ9.1,

p. 21 PDF), une préoccupation qu'un participant aux séances publiques a également portée à l'attention de la commission (DM15, p. 6 PDF).

- a. Quelles actions ont été prises par QSL à la suite de la réception de cette plainte ?
- b. Cette situation a-t-elle été déclarée au MELCCFP ?
- c. Plusieurs participants ont mentionné la possibilité que QSL ajoute une station de nettoyage de camions. Le nettoyage des camions préviendrait-il de telles pertes d'engrais sur la route? Dans l'affirmative, avez-vous considéré cette possibilité ? Veuillez justifier la réponse.
- d. Quelles autres mesures sont prises pour prévenir la dispersion de particules le long de la chaussée au cours du transport par camion des marchandises de vrac ?

Fréquentation anticipée du terminal

- 8) Selon l'expérience de QSL, quelle serait la fourchette approximative de longueur des navires qui pourraient fréquenter le terminal projeté? Est-ce que le quai projeté pourrait recevoir des navires qui, par leur dimension (longueur, tirant d'eau, autre), ne peuvent pas actuellement être reçus à vos installations portuaires de St-Joseph-de-Sorel ?
- 9) Lors de la série de questions précédente, la commission vous demandait de l'éclairer sur les « huit nouveaux navires qui continuent vers les Grands Lacs » que vous avez évoqués dans une discussion avec la commission portant sur les 35 navires qui pourraient fréquenter le nouveau terminal (DT3, p. 18). Vous avez précisé que ces bateaux ne pouvaient « 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 » (DQ9.1, p. 2). Faut-il comprendre que parmi les 35 navires que pourrait accueillir le terminal projeté, 8 ne seraient pas des navires existants déchargeant dans d'autres ports, mais plutôt des navires qui s'ajouteraient au trafic actuel et qui descendraient le Fleuve vers les Grands Lacs ? Sinon, veuillez corriger.
- 10) À partir de l'expérience opérationnelle de QSL, avez-vous des éléments qui soutiendraient l'idée que le sel de déglacage qui serait déchargé au terminal projeté permettrait un rapprochement des marchés par rapport à la situation existante? Plus particulièrement, en quoi le terminal projeté permettrait-il un rapprochement des marchés dans le contexte où il existe un quai de déchargement de vrac solide incluant du sel à Contrecoeur (site web de Logistec) ?

Sécurité

- 11) La déclaration de décision émise aux termes de l'article 65 de la *Loi sur l'évaluation d'impact* prévoit comme condition la mise en place et le maintien, « en consultation avec l'exploitant du terminal de Kildair Service ULC, d'un protocole de communication opérationnelle permettant la coordination en temps réel, le signalement, la réception, le traitement et le suivi des préoccupations liées aux effets du projet désigné sur la navigation ou sur les manœuvres d'accostage et d'appareillage, ainsi qu'une réponse rapide en cas de situation susceptible de nuire à la sécurité de la navigation ou aux manœuvres d'accostage ou d'appareillage. » (p. 29)
- a. Des discussions sont-elles en cours avec Kildair concernant l'établissement de ce protocole?
 - b. De manière générale, comment QSL qualifie-t-elle sa relation et ses communications avec Kildair?
- 12) Un incendie dans l'entrepôt de QSL, qui impliquerait l'émission de composés toxiques de combustion et de dégradation, pourrait-il nécessiter l'évacuation de résidences ou commerces à proximité? Si oui, quelles mesures seront prévues à cet effet dans le plan de mesures d'urgence final?