



PAR COURRIEL

Québec, le 22 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 – DQ23**

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 **26 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 – DQ23

Climat sonore

- 1) Veuillez fournir une version de la carte A-2 du PR5.10, p. 19 PDF intitulée « Activité O2 – Manutention d'acier, Niveau sonore projeté L_{AR} , 1h (jour) » en ajoutant un isophone de valeur égale à un niveau sonore de 48 dBA.
- 2) L'activité de manutention d'acier est identifiée comme l'activité la plus critique relativement aux émissions sonores (PR5.8, p. 9 PDF). En séance, vous avez mentionné qu'outre la restriction de cette activité en période diurne, aucune autre mesure d'atténuation spécifique n'était prévue, mais que certaines bonnes pratiques pouvaient être mises en place (Nicolas Garcia, DT1, p. 68). La modélisation indique qu'un niveau sonore égale au critère déterminé sur la base du bruit ambiant résiduel serait qui atteint au point 1, soit 48 dB(A)
 - a. Quelle est la marge d'erreur applicable aux résultats des simulations des émissions sonores relatives aux activités de manutention d'acier, de sel et d'engrais ? Cette marge d'erreur est-elle intégrée aux résultats présentés dans l'étude du climat sonore de sorte que L_{Aeq} , 1h + marge d'erreur < critère ?
 - b. Dans quelle mesure le mur antibruit qui serait placé le long du convoyeur électrique fixe, lequel est légèrement surélevé par rapport au niveau du sol, atténue-t-il également déjà le bruit généré par le transfert de l'acier du navire vers la zone d'entreposage (PR6, p. 33 PDF; PR5.2, p. 79 PDF)?
 - c. Des adaptations à la conception de ce mur pourraient-elles être envisageables pour améliorer l'atténuation du bruit des activités de manutention d'acier ?
 - d. Advenant l'autorisation du projet, si des mesures de bruit au point 1 en lien avec la manutention d'acier devaient finalement excéder le critère de bruit applicable, quelles mesures d'atténuation pourraient être déployées ?
- 3) Le MELCCFP a confirmé à la commission d'enquête son intention de demander, dans le cadre de l'analyse environnementale, une nouvelle modélisation du climat sonore selon un scénario critique incluant la présence d'un vraquier accosté au quai projeté pour valider la conformité du projet.
 - a. L'initiateur a-t-il déjà reçu la demande du MELCCFP ?
 - b. Que vous ayez formellement reçu ou non la demande du MELCCFP, quel délai anticipez-vous pour produire une telle étude et la soumettre au MELCCFP ?

- c. Envisagez-vous d'inclure la présence ponctuelle de remorqueurs comme cela a été fait pour l'étude réalisée dans le cadre de la comparaison avec le critère fédéral de Santé Canada ?

Émissions atmosphériques

- 4) Vous avez indiqué avoir utilisé le jeu de données météorologiques de la station de L'Assomption pour les années 2009 à 2013 fourni par le MELCCFP pour réaliser l'étude de dispersion atmosphérique (PR5.2, p. 180 PDF). Le MELCCFP considère que l'utilisation de données sur 5 ans « permet de représenter adéquatement les conditions météorologiques les plus défavorables » (DQ7.2, p. 9). Toutefois, vous utilisez des vitesses de vent moyennes pour déterminer les facteurs d'émissions des particules totales (PMT) et fines (PM_{2,5}) en lien avec les activités de déchargement des matériaux de vrac (PR5.2, p. 244 PDF).
 - a. L'utilisation de vitesse de vent moyenne est-elle compatible avec une modélisation selon des conditions météorologiques défavorables ?
 - b. Sinon, comment avez-vous modélisé la dispersion atmosphérique selon les conditions les plus défavorables ?
 - c. Y a-t-il un lien entre cette analyse et la limite de 55km/h que vous avez établie pour arrêter vos opérations de déchargement de vrac (PR5.8, p. 19 PDF; DQ1.1, p. 17)?
- 5) En réponse aux questions du MELCCFP concernant les dépassements modélisés de certains contaminants en phase de construction et d'exploitation, vous indiquiez que, durant la construction, la zone de dépassement serait comprise à l'intérieur du périmètre de la zone industrielle, et ce, en tenant compte des démarches effectuées auprès du MELCCFP pour agrandir le bail hydrique. Les normes et critères de qualité de l'atmosphère n'y seraient donc pas applicables (PR5.8, p. 18 PDF). En exploitation, vous mentionniez toutefois constater que les contaminants identifiés en excès « auraient le potentiel de dépasser la zone allouée par le bail d'exploitation » (PR5.8, p. 18 PDF). La commission doit-elle comprendre que les zones de dépassements identifiées pour plusieurs contaminants en exploitation excèderaient les limites de la zone industrielle, et ce, même en considérant les démarches relatives à l'agrandissement du bail hydrique en cours ?
- 6) Les sources d'émissions de poussières identifiées en lien avec le transfert des matériaux de vrac (sources B6 à B10) semblent principalement considérer le sel comme matière en vrac manutentionnée (voir les tableaux 4-1, 4-9 et 4-10 du PR5.2, p. 230, 238 et 239 PDF).
 - a. Les émissions de poussières associées au déchargement des navires au quai (B6) ne précisent pas la nature des matières manutentionnées. Faut-il comprendre que le type de matière (dureté, friabilité) ainsi que sa granulométrie n'ont pas d'influence sur les concentrations émises des

différentes fractions de particules (PMT, PM_{2,5})? Veuillez justifier la réponse.

- b. De façon générale, les émissions de poussières en lien avec la manutention du vrac de sel sont-elles considérées comme plus critiques que celles du vrac d'engrais ? Veuillez justifier votre réponse.
- c. Finalement, la période d'émission associée au transfert de matériaux en vrac (sources B6, B7 et B8) ainsi qu'à l'utilisation des dépoussiéreurs (sources B9 et B10) est indiquée comme étant de 6 h à 20 h. Selon la compréhension de la commission, ces activités pourraient se dérouler 24 heures sur 24. Considérant que les normes applicables aux émissions de poussières sont établies sur une base journalière (PR5.2, p. 251 PDF), quel est l'effet de cette hypothèse sur les concentrations maximales modélisées? Dans une approche de pire scénario, comment les résultats seraient-ils affectés si ces activités étaient plutôt considérées sur une période de 24 heures?

Fréquentation anticipée du nouveau terminal

- 7) Est-ce que l'estimation d'un transfert de 10 bateaux de vrac solide de votre terminal de St-Joseph-de-Sorel vers le terminal projeté est toujours d'actualité ?
- 8) Concernant l'acier, l'étude d'impact précise que « QSL estime qu'environ la moitié des 35 vraquiers destinés au nouveau terminal transporteront des produits d'acier » (PR3.7, p. 374pdf). Dans les explications qui accompagnent vos données d'opération 2021-2025, vous expliquez que la baisse des tonnages manutentionnés s'explique principalement par le choix de certains clients de réorienter temporairement leurs chaînes d'approvisionnement vers d'autres solutions logistiques, par le ralentissement de plusieurs secteurs consommateurs d'acier et par les tarifs imposés par le Gouvernement américain (DQ1.3, p. 2). Dans ce contexte :
 - a. Est-ce que l'estimation à l'effet que la moitié des navires destinés au terminal projeté transporterait de l'acier est encore d'actualité ?
 - b. Est-ce que les navires transportant de l'acier temporairement réorientés vers d'autres ports et qui reviendraient à Sorel-Tracy retourneraient à St-Joseph-de-Sorel ou déchargeraient-ils en priorité au nouveau quai ?
- 9) Vous affirmez que le terminal projeté procurerait davantage de capacité de délestage (PR3.1, p. 3-4) et insistez sur la position stratégique du quai projeté en aval de la voie maritime comme zone clé pour l'allègement des navires (DA3, p. 6). Veuillez donner deux exemples de voyage potentiel de navires (marchandise, origine, destination) qui pourraient effectuer du délestage au terminal projeté ?

Chevalier cuivré

10) En réponse à une question de la commission en séance demandant s'il vous était possible de réaliser les travaux de compensation de manière concomitante aux travaux d'aménagement du terminal portuaire, vous avez répondu « si nous sommes en mesure de le faire sans délai important pour la mise en opération du quai, nous allons le faire » (DT3, p. 14). Dans la version actualisée de votre étude d'impact (juillet 2025), vous dites « QSL entend identifier et mettre en œuvre le Projet de compensation, avec l'approbation du MPO et du MELCCFP et en tout respect de leurs exigences réglementaires respectives (LP, LEP, RCAMHH, LCMVF) avant de débiter les travaux de construction. » (ÉI juillet 2025, p. 14-32)

- a. Veuillez confirmer que QSL s'engage à mettre en œuvre le projet de compensation avant de débiter les travaux de construction.
- b. Veuillez détailler les étapes de mise en œuvre du projet de compensation qui auraient lieu avant le début des travaux de construction. Veuillez illustrer votre réponse à l'aide d'un calendrier mettant en parallèle les étapes de mise en œuvre du projet de compensation et son suivi, et les étapes des travaux de construction du terminal portuaire.