



Québec, le 26 octobre 2026

Madame Rachel Sebareme
Coordonnatrice du secrétariat
de la commission d'enquête
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
140, Grande Allée Est, 6e étage, bureau 650
Québec (Québec) G1R 5N6

**Objet : Audience publique : Projet de construction et d'exploitation d'un
nouveau terminal portuaire dans la zone industrialo-portuaire de
Sorel-Tracy par QSL International Ltée
Demande d'information de la commission d'enquête (DQ24)
(Dossier 3211-04-070)**

Madame,

Veillez trouver ci-dessous les réponses du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Protection de la biodiversité, de la Faune et des Parcs pour les questions posées le 22 octobre 2026 par la commission d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) chargée de l'audience publique du projet en titre.

Question 1 – Lors de l'évaluation de la recevabilité de l'étude d'impact, vous aviez questionné l'initiateur sur la représentativité du bruit résiduel minimal établi au point 1 établi à 48 dBA comparativement à celle du point 2 établi à 44 dBA (PR5.2, p. 11 PDF). L'étude du climat sonore précise que la différence entre les deux points, de l'ordre de 3dBA, « peut-être expliquée par une présence accrue d'oiseaux et de leur chant au point 1, et ce, pendant toute la période diurne » (PR5.2, p. 128 PDF).

Une présence accrue d'oiseaux et de leur chant peut-elle être considérée de façon continue et suffisamment constante sur la période anticipée d'exploitation du terminal projeté pour justifier l'utilisation d'un critère de bruit de 48 dBA plutôt que de 45 dBA ? Veuillez justifier la réponse.

Les bruits d'oiseaux sont des sources de bruit occasionnel. Lorsque leur contribution sonore est significative, ils doivent être retirés du bruit résiduel minimal utilisé pour établir le critère applicable. Des suivis acoustiques seront demandés à l'initiateur pour confirmer les critères applicables.

L'initiateur devra prévoir des mesures d'atténuation en cas de non-conformité acoustique.

Question 2 – L'analyse du climat sonore effectuée par QSL selon les lignes directrices relatives à la gestion du bruit environnemental applicable aux sources fixes n'évalue pas l'impact du climat sonore en lien avec l'augmentation du camionnage sur les voies de circulation publique. Les lignes directrices relatives à la gestion du bruit environnemental précisent toutefois que pour « tout projet de plus grande envergure », l'étude prédictive du climat sonore doit inclure « l'évaluation de l'impact des activités de la source fixe sur l'augmentation du trafic routier et l'augmentation du bruit routier. L'évaluation doit notamment traiter de l'impact de toute augmentation du bruit routier sur les perturbations du sommeil » (lignes directrices, p. 14 et 15). La commission constate qu'une quantification des émissions sonores en exploitation et en construction du transport routier et de la circulation a par exemple été demandée dans le cadre du projet de réaménagement portuaire du terminal no 5 au port de Baie-Comeau (<https://www.ree.environnement.gouv.qc.ca/dossiers/3211-04-071/3211-04-071-13.pdf>, p. 3).

- a. *Pour les projets soumis à la procédure d'examen et d'évaluation des impacts, sur quels critères le MELCCFP se base-t-il pour déterminer qu'un projet est « de plus grande envergure » et demander ou non à un initiateur d'intégrer le bruit routier à son évaluation de l'impact sonore ?*

Les projets assujettis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement présentent un risque environnemental élevé et sont énumérés à l'annexe 1 du [Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets](#) (Q-2, r.23.1). Ces projets sont considérés comme de grande envergure au sens des [Lignes directrices relatives à la gestion du bruit environnemental](#) (LDBE).

Le bruit routier est un enjeu soulevé lors de la consultation publique, des audiences publiques et constitue un enjeu gouvernemental identifié dans la [Directive pour la réalisation d'une étude d'impacts sur l'environnement transmise](#) à l'initiateur le 29 juin 2022. Par conséquent, l'initiateur est tenu de considérer les interactions possibles entre le bruit et les composantes valorisées de l'environnement dans son étude d'impact.

- b. *Comment ces critères ont-ils été appliqués au projet de QSL ?*

L'initiateur doit respecter les exigences des [Lignes directrices relatives à la gestion du bruit environnemental](#) (LDBE) et la [Politique sur le bruit routier](#) du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD).

- c. QSL a indiqué avoir effectué une évaluation sommaire de l'impact du bruit routier à partir de données de circulation extrapolées d'un tronçon de la route Marie-Victorin ne faisant pas partie de l'itinéraire de camionnage projeté, afin de répondre en séance aux interrogations de la commission d'enquête. Compte tenu de la proximité de plusieurs résidences le long du tracé de camionnage et considérant que le camionnage sur la section de la route Marie-Victorin a déjà fait l'objet de plaintes auprès de la municipalité, le MELCCFP considère-t-il cette approximation suffisante pour évaluer l'impact du projet en lien avec le bruit routier ou envisage-t-il demander une évaluation plus complète à QSL dans le cadre de son analyse environnementale? Veuillez justifier votre réponse.

Le Ministère demandera à l'initiateur de préciser les impacts du projet sur le bruit routier à l'étape de l'analyse environnementale en se référant à l'approche préventive et la grille d'évaluation de l'impact sonore de la version la plus récente de la [Politique de gestion du bruit routier](#).

Question 3 – A votre demande, l'initiateur a modélisé les concentrations de 4-nitrobiphényle (PR5.2, p. 189 PDF). L'étude révisée d'émissions atmosphériques indique des dépassements de la valeur limite, toutefois, l'initiateur précise qu'aucune « norme ou critère officiel de qualité de l'atmosphère n'est associé à ce contaminant » (PR5.2, p. 253 PDF). L'initiateur a également mentionné à la commission qu'il n'existait pas de facteurs d'émission reconnus ou largement acceptés pour le 4-nitrobiphényle et qu'aucune méthode normalisée d'échantillonnage et d'analyse ne permettait de quantifier ce contaminant dans l'air ambiant (DQ1.1, p. 14).

a. *Le MELCCFP est-il en mesure de confirmer ces informations ?*

Il existe un critère de qualité de l'atmosphère annuel de $0,000084 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour le 4-nitrobiphényle (CAS: 92-93-3), lequel a bien été considéré dans la dernière version de la modélisation de la dispersion atmosphérique. De plus, un critère de concentration initiale de $0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ fut élaboré, comme le prévoit l'article 202 du [Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère](#).

En ce qui concerne l'échantillonnage de ce contaminant atmosphérique, les affirmations de l'initiateur paraissent plausibles, mais des vérifications extensives seraient nécessaires afin de le déterminer officiellement.

- b. *En l'absence de consensus sur le facteur d'émission applicable, le MELCCFP considère-t-il que la modélisation réalisée par l'initiateur est suffisamment conservatrice ?*

L'information disponible concernant les taux d'émission de 4-nitrobyphényl est très limitée. Malgré l'incertitude élevée de ce taux d'émission, nous considérons l'approche employée pour déterminer le taux d'émission comme suffisamment conservatrice.

- c. *Comment le MELCCFP envisage-t-il utiliser les résultats obtenus dans le contexte où les paramètres de modélisation comportent des incertitudes et où la validation des concentrations sur le terrain pourrait ne pas être envisageable ?*

En présence d'incertitude sur les paramètres de la modélisation, les scénarios modélisés sont volontairement prudents afin de permettre de modéliser les pires concentrations attendues. Il n'est pas inhabituel que la concentration modélisée de certains contaminants présente une incertitude importante, cela fait partie des considérations prises en compte dans le cadre de l'analyse de l'acceptabilité environnementale d'un projet.

Question 4 – Dans le même ordre d'idée que la question précédente,

- a. *Comment les dépassements modélisés du seuil préliminaire des risques (SEPR) pour le 2-nitronaphtalène (PR5.2, p. 285 PDF) seront-ils pris en considération dans l'analyse environnementale du projet ?*

Des critères de qualité de l'atmosphère pour le 2-nitronaphtalène (CAS: 581-89-5) ont été développés. Les critères applicables, qui devront être comparés aux concentrations modélisées dans le rapport de modélisation révisé, sont les suivants :

CAS	Substance	Période	Valeur de référence (µg/m³)	Concentration initiale (µg/m³)
581-89-5	2-nitronaphtalène	1 h	2,5	0
		1 an	0,25	0

- b. *Les SEPR sont utilisés à une étape préalable à l'établissement de critères par le ministère responsable de l'environnement (PR4.2, p. 49 PDF). Dans un des avis de recevabilité de votre ministère, il est indiqué que le développement de critère n'est pas possible pour certains contaminants en raison d'information*

*relative à leur toxicité relativement faible dans la littérature (PR4.2, p. 49 PDF).
Un critère d'émission atmosphérique a-t-il été développé pour ce composé ?*

Comme mentionné dans la réponse précédente, un critère a été développé pour le 2-nitronaphtalène.

Je vous prie de recevoir, Madame, mes meilleures salutations.



Gérard Denis

Porte-parole

Ministère de l'Environnement,

de la Lutte contre les changements climatiques,

de la Protection de la biodiversité, de la Faune et des Parcs