

## PRÉAMBULE

La sous-section 4 de la section II du chapitre IV du titre I de la [Loi sur la qualité de l'environnement \(LQE\)](#) oblige toute personne ou tout groupe à suivre la [procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement \(PÉEIE\)](#) et à obtenir une autorisation du gouvernement, avant d'entreprendre un projet visé par l'annexe I du [Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets](#) situés dans le Québec méridional.

Ainsi, quiconque a l'intention d'entreprendre la réalisation d'un projet visé à l'un des articles 31.1 ou 31.1.1 de la LQE doit déposer un avis écrit au ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques en remplissant le formulaire « Avis de projet » et en y décrivant la nature générale du projet. Cet avis permet au ministre de s'assurer que le projet est effectivement assujéti à la PÉEIE et, le cas échéant, de préparer une directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que l'initiateur doit préparer.

Le formulaire « Avis de projet » sert à décrire les caractéristiques générales du projet. Il doit être rempli d'une façon claire et concise et l'information fournie doit se limiter aux éléments pertinents pour la bonne compréhension du projet, de ses impacts et des enjeux appréhendés. L'avis de projet sera publié dans le Registre des évaluations environnementales prévu à l'article 118.5.0.1 de la LQE.

Sur la base de l'avis de projet et de la directive, toute personne, tout groupe ou toute municipalité pourra faire part au ministre, lors d'une période de consultation publique de 30 jours, de ses observations sur les enjeux que l'étude d'impact devrait aborder. Le ministre, selon l'article 31.3.1 de la LQE, transmettra ensuite à l'initiateur du projet les observations et les enjeux soulevés dont la pertinence justifie l'obligation de leur prise en compte dans l'étude d'impact du projet.

Conformément à l'article 36 du [Règlement sur l'encadrement d'activités en fonction de leur impact sur l'environnement](#), le demandeur doit produire la « Déclaration d'antécédents ». Il est à noter qu'une telle déclaration n'est pas requise de la part des personnes morales de droit public. Vous trouverez le formulaire de « Déclaration d'antécédents » à l'adresse électronique suivante : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/publicat.htm>

Le formulaire « Avis de projet » doit être accompagné du paiement prévu dans le système de tarification des demandes d'autorisations environnementales. Le détail des tarifs applicables est disponible à l'adresse électronique suivante : [www.environnement.gouv.qc.ca/ministere/tarification/ministere.htm](http://www.environnement.gouv.qc.ca/ministere/tarification/ministere.htm) (cliquez sur le lien « Procédure d'évaluation environnementale, Québec méridional »). Ce paiement doit être fait à l'ordre du ministre des Finances selon les modalités énoncées à l'adresse électronique suivante : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/tarification.htm>. Il est à noter que le Ministère ne traitera pas la demande tant que ce paiement n'aura pas été reçu. Deux (2) copies papier et une copie électronique de l'avis de projet doivent être transmises aux adresses suivantes :

Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques,  
de la Faune et des Parcs  
Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boul. René-Lévesque Est, boîte 83  
Québec (Québec) G1R 5V7  
Téléphone : 418 521-3933  
Internet : [www.environnement.gouv.qc.ca](http://www.environnement.gouv.qc.ca)

Veillez noter que si votre projet est soumis à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, prise en vertu de la Loi sur les infrastructures publiques (chapitre I-8.3), l'autorisation d'élaborer le dossier d'affaires de ce projet doit avoir été obtenue du Conseil des ministres avant que le formulaire « Avis de projet » ne soit déposé.

Par ailleurs, en vertu de [l'Entente de collaboration Canada-Québec en matière d'évaluation environnementale](#) conclue en mai 2004 et renouvelée en 2010, le Ministère transmettra une copie de l'avis de projet à l'Agence canadienne d'évaluation d'impact afin qu'il soit déterminé si le projet est également assujéti à la Loi sur l'évaluation d'impact. Le cas échéant, le projet fera l'objet d'une évaluation environnementale coopérative et l'avis de projet sera inscrit au registre public prévu par la Loi sur l'évaluation d'impact. L'initiateur de projet sera avisé par lettre seulement si son projet fait l'objet d'une évaluation environnementale coopérative.

Enfin, selon la nature du projet et son emplacement, le Ministère pourrait devoir consulter une ou des communautés autochtones au cours de l'évaluation environnementale du projet. L'avis de projet alors déposé par l'initiateur est transmis à une ou des communautés autochtones afin d'amorcer la consultation. L'initiateur de projet sera avisé si son projet fait l'objet d'une consultation auprès des communautés autochtones.

## 1. IDENTIFICATION ET COORDONNÉES DU DEMANDEUR

### 1.1 Identification de l'initiateur de projet

Nom : Corporation de gestion du port de Baie-Comeau (CGPBC)

Adresse municipale : 30, avenue Cartier  
Baie-Comeau, QC  
G5C 0B7

Adresse postale (si différente de l'adresse municipale) : C.P. 6031  
30, avenue Cartier  
Baie-Comeau, QC  
G5C 0B7

Nom et fonction du ou des signataires autorisés à présenter la demande : M<sup>me</sup> Karine Otis, présidente-directrice générale

Numéro de téléphone : 418 296-4296

Numéro de téléphone (autre) : 418 293-3601

Courrier électronique : kotis@portbcomeau.com

### 1.2 Numéro de l'entreprise

Numéro d'entreprise du Québec (NEQ) : 1168494533

### 1.3 Résolution du conseil municipal

N/A, le demandeur n'est pas une municipalité.

### 1.4 Identification du consultant mandaté par l'initiateur de projet (s'il y a lieu)

Nom : CIMA+

Adresse municipale : 501-1190B, rue de Courchevel, Lévis (Québec) G6W 0M6

Adresse postale (si différente de l'adresse municipale) :

Numéro de téléphone : 418 834-2273

Numéro de téléphone (autre) : -

Courrier électronique : jean-remi.julien@cima.ca

Description du mandat : Production d'un avis de projet à l'attention du ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs

## 2. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

### 2.1 Titre du projet

Projet de réaménagement du terminal n° 5 au port de Baie-Comeau sur le territoire de la ville de Baie-Comeau

### 2.2 Article d'assujettissement du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets

Le projet est assujéti selon le paragraphe 1 du premier alinéa de l'article 2 (dragage dans un milieu humide ou hydrique) et le paragraphe 1 du second alinéa de l'article 4 (construction ou agrandissement d'un terminal portuaire), de la partie II de l'annexe 1 du *Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets*.

Il est à noter qu'en vertu de la *Loi sur l'évaluation d'impact* (LC 2019, c. 28, art. 1) (LEI), le projet serait soumis à une évaluation fédérale selon le *Règlement sur les activités concrètes* de la *Loi sur l'évaluation d'impact*. Ainsi, selon les articles 52 et 53 du Règlement, un projet portuaire est assujéti à la LEI s'il correspond à l'une des situations suivantes :

52. La construction, l'exploitation, la désaffectation et la fermeture d'un nouveau terminal maritime conçu pour recevoir des navires de plus de 25 000 TPL.

53. L'agrandissement d'un terminal maritime existant qui nécessite la construction d'un nouveau poste d'accostage conçu pour recevoir des navires de plus de 25 000 TPL et, si le poste d'accostage n'est pas une structure permanente dans l'eau, la construction d'une nouvelle structure permanente dans l'eau.

### 2.3 Description sommaire du projet et des variantes de réalisation

La Corporation de gestion du Port de Baie-Comeau (CGPBC) souhaite développer des capacités d'entreposage et de transbordement supplémentaires en réaménageant le terminal n° 5, présentement non utilisé à des fins portuaires, en terminal multi-cargo et multiusager.

Plus particulièrement, la CGPBC désire agrandir l'espace disponible à l'emplacement du terminal n° 5. Pour ce faire, elle planifie notamment :

- + De retirer la majeure partie du quai existant ainsi qu'une rampe de chargement;
- + De remblayer des zones soumises aux marées derrière le quai existant sur une superficie de 3 200 m<sup>2</sup>. Une portion sous le quai existant à démanteler ne serait pas remblayée et représente une superficie de 407 m<sup>2</sup>. La superficie utilisable pour les opérations du terminal passerait alors de 13 634 m<sup>2</sup> à 16 842 m<sup>2</sup>;
- + De construire une façade en palplanches d'acier d'une longueur approximative de 192 m pour l'accostage de navires pouvant avoir un tonnage allant jusqu'à 40 000 TPL;
- + D'excaver ou de draguer une superficie d'environ 21 320 m<sup>2</sup>, pour atteindre un tirant d'eau minimum de 10,2 m. Le volume de sédiments à retirer est évalué à plus de 30 000 m<sup>3</sup>;

Le quai existant, à déconstruire, est constitué d'un tablier de béton sur pieux. Le quai est relié à la terre ferme par quatre sections transversales. Il est à noter qu'une section du quai existant est utilisée pour les opérations de la traverse Matane–Baie-Comeau–Godbout et appartient à la Société des traversiers du Québec (STQ). Cette section du quai ne sera pas démantelée. Les trois autres sections du quai ne sont actuellement pas utilisées pour des raisons de vétusté et de sécurité depuis de nombreuses années.

Un bâtiment de service et d'entreposage à sec est aussi éventuellement prévu sur le terrain actuel du terminal. Ce bâtiment pourra être érigé indépendamment du présent projet, dans l'espace actuellement disponible sur le terrain du terminal, afin de desservir le quai multiusager déjà présent. Ce bâtiment pourra aussi être utilisé par les usagers du terminal n° 5.

Les figures insérées à l'annexe III donnent un aperçu du terminal reconstruit et du dragage prévu.

### 2.4 Objectifs et justification du projet

Les installations acquises du gouvernement fédéral en décembre 2021 par la CGPBC sont actuellement en bon état, mais elles sont limitées à recevoir du cargo général et un peu de vrac (sel). En l'absence d'entrepôt et d'équipements portuaires spécifiques au vrac, comme des convoyeurs, les installations actuelles ne peuvent accommoder que les déchargements de très petits volumes de vrac (15 Kt ou moins) en raison du peu d'espace disponible pour le déchargement et l'entreposage. De plus, comme les installations actuelles n'offrent aucun moyen d'installer de l'équipement pour le chargement de vrac, il n'est pas possible d'exporter des produits tels des granules, du sable ou du minerai. Ces lacunes nuisent actuellement à la compétitivité du port, mais aussi à la compétitivité du Québec, notamment en regard de la capacité de la Côte-Nord à sortir ses ressources naturelles de façon soutenable, tant sur le plan environnemental qu'économique. D'ailleurs, il s'agit d'une faiblesse qui a souvent été communiquée au milieu économique local par les agences gouvernementales de prospection et d'attraction d'investisseurs étrangers, comme Investissement Québec International. Cette situation au port de Baie-Comeau nuit donc présentement au positionnement du Québec auprès des investisseurs étrangers qui souhaitent développer des projets sur la Côte-Nord, notamment dans le secteur de la filière des batteries et des minéraux stratégiques.

### 2.5 Activités connexes

Le terminal n° 5 pourrait éventuellement être raccordé au réseau ferroviaire voisin de la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau (SOPOR), avec un tronçon de quelques centaines de mètres de long (voir figures à l'annexe III). La réalisation éventuelle de cet élément dépendra de l'intérêt et des besoins des futurs utilisateurs du terminal.

### 3. LOCALISATION ET CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET

#### 3.1 Identification et localisation du projet et de ses activités

*Nom de la municipalité ou du territoire non organisé (TNO) où il est prévu de réaliser le projet (indiquez si plusieurs municipalités ou TNO sont touchés par le projet) :*

Baie-Comeau

*Nom de la ou des municipalités régionales de comté (MRC) où est prévu de réaliser le projet :*

MRC de Manicouagan

*Précisez l'affectation territoriale indiquée dans le ou les schémas d'aménagement de la ou des MRC ou de la ou des communautés métropolitaines (zonage) :*

Selon le plan de zonage de la Ville de Baie-Comeau, le terminal no 5 du port de Baie-Comeau est situé dans un zonage Industriel (322 I Fabrication du papier, avec mention « installations portuaires »).

*Coordonnées géographiques en degrés décimaux du point central du projet (pour les projets linéaires, fournissez les coordonnées du point de début et de fin du projet) :*

Point central ou début du projet :                      Latitude : 49.232048                      Longitude : -68.132997

#### 3.2 Description du site visé par le projet

*Décrivez les principales composantes des milieux physique, biologique et humain susceptibles d'être affectées par le projet en axant la description sur les éléments considérés comme ayant une importance scientifique, sociale, culturelle, économique, historique, archéologique ou esthétique (composantes valorisées de l'environnement). Indiquez, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue, ainsi que les principales particularités du site : zonage, espace disponible, milieux sensibles, humides ou hydriques, compatibilité avec les usages actuels, disponibilité des services, topographie, présence de bâtiments, etc.*

##### Milieu humain

Le terminal n° 5 est situé à l'intérieur de la zone industrialo-portuaire du port de Baie-Comeau. Il a été aménagé par Abitibi-Consolidated, Division Baie-Comeau au début des années 1960. Le quai, aménagé sur pieux, a une longueur totale estimée à quelque 260 m. Selon un relevé des activités passées sur le terrain du terminal, celui-ci a été peu utilisé pendant les années 1980 et 1990 et ne semble avoir servi qu'à de l'entreposage général, sans lien direct avec des activités portuaires au quai, durant les années 2000 et 2010.

Une expertise a été pratiquée sur le quai en 2005. Le dégagement minimal au quai, pour l'amarrage de navires, a alors été évalué comme étant à 8,2 m sous le zéro marégraphique. Cette expertise a aussi montré une détérioration importante au niveau des pieux du quai. Une recommandation a alors formulée en 2006 à Abitibi-Consolidated par le Groupe-Conseil TDA d'interdire l'entreposage de matériaux sur le quai, l'accostage de navires et toute circulation entre les pieux du quai. Le terminal n'est donc plus utilisé pour l'accostage de navires et le transbordement de marchandises depuis plusieurs années. Le terminal était principalement utilisé pour le transbordement de rouleaux de papier sur des navires. Compte tenu du dégagement d'eau minimum requis pour les navires, la capacité maximale des navires qui pouvaient accoster était de 25 000 TPL, environ.

Les activités adjacentes au terminal sont principalement maritimes. Le terminal n° 5 est situé entre la gare fluviale de Baie-Comeau, exploitée par la Société des traversiers du Québec, le terminal multiusager du Port de Baie-Comeau (postes d'amarrage n° 1 à 4) ainsi que le Club nautique de Baie-Comeau, qui comprend une marina (voir figure ci-après). Un restaurant et le terminal de croisières internationales de Baie-Comeau se trouvent à proximité du terminal, à environ 150 m au sud-est. Une voie de circulation publique ainsi qu'une piste cyclable (Véloroute des Baleines) sont aménagées à

proximité du terminal, le long de l'avenue Cartier (route Maritime). Les résidences les plus proches sont sur la rue de Salaberry, sur un promontoire rocheux et boisé situé à environ 850 m à l'est du terminal n° 5. Un autre secteur résidentiel se retrouve au sud-ouest, à environ 1 350 m pour l'habitation la plus proche (Hôtel Le Manoir situé sur l'avenue Cabot). À cet endroit se trouve aussi le Parc des Pionniers, un parc multifonctionnel aménagé le long de la rive de l'estuaire du Saint-Laurent. Ce parc est notamment relié à la Gare fluviale de Baie-Comeau par la Véloroute des baleines.

Le projet est situé sur le Nitassinan de la Première Nation des Innus de Pessamit. La communauté (réserve au sens de la *Loi sur les Indiens* (L.R.C. 1985, ch. I-5)) est principalement située, à vol d'oiseau, en bordure de la rivière Bersimis, à un peu plus de 40 km au sud-ouest du port de Baie-Comeau. À proximité du projet, des sites patrimoniaux de cette Première Nation, avec mesures de protection, sont reconnus sur le territoire de la ville de Baie-Comeau, le long de la rivière aux Anglais, dont l'embouchure est située à environ 2,5 km au nord des limites du terminal n° 5.



### Milieus physique et biologique

Le port de Baie-Comeau est accessible à l'année via la Voie maritime du Saint-Laurent. L'amplitude moyenne des marées<sup>1</sup> y est de 2,8 m, tandis que celle des grandes marées est de 4,4 m.

Selon le Plan d'action Saint-Laurent<sup>2</sup>, la majeure partie de la baie des Anglais a une profondeur supérieure à 40 m et la profondeur maximale est de 110 m. Cette zone n'est donc jamais découverte à marée basse. La rivière aux Anglais se jette dans la baie du même nom à environ 500 m au nord de l'anse du Moulin. La partie ouest de la baie fait partie de la Zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO) de Baie-Comeau. Cette partie a acquis ce statut car elle abrite de façon régulière une espèce en péril, le Garrot d'Islande, ainsi que de grands rassemblements d'oiseaux grégaires dont le nombre dépasse le seuil de 1 % de la population considérée, soit mondiale ou continentale. La ZICO accueille notamment le goéland bourgmestre, le harle huppé, la macreuse à front blanc, la macreuse noire, la mouette de Bonaparte, le canard noir, selon les saisons. Plusieurs autres espèces fréquentent

<sup>1</sup> Site Web de Pêches et Océans Canada- Baie-Comeau - 02840 [en ligne (3 avril 2023) : [Baie-Comeau \(02840\) | Pêches et Océans Canada \(marees.qc.ca\)](#)].

<sup>2</sup> Plan d'action Saint-Laurent, Site : Baie des Anglais, fiche no 18 [en ligne (3 avril 2023) : [Microsoft Word - Fiche baie des Anglais.doc \(zipnord.qc.ca\)](#)].

le secteur dont d'autres espèces en péril, soit l'arlequin plongeur – population de l'est (statut fédéral), le pluvier siffleur (statut fédéral), le hibou des marais (statut fédéral) et le grèbe esclavon (statut provincial).

Le secteur du terminal n° 5 est compris à l'intérieur de l'aire de concentration d'oiseaux aquatiques (ACOA) de Baie-Comeau (indicatif 90011), accueillant principalement des oies, des bernaches et des canards, toutes des espèces migratrices. Cette aire est désignée comme habitat faunique en vertu de la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune* (LRQ, c. C-61.1). Enfin, à environ 5 km au sud-est du terminal n° 5 se trouve la Réserve naturelle du Boisé-de-la-Pointe-Saint-Gilles, une réserve naturelle reconnue en vertu de la *Loi sur la conservation du patrimoine naturel* (LRQ, c. C-61.01). Cette réserve comprend des boisés ainsi qu'un milieu riverain. Ce dernier fait partie de la ZICO de Baie-Comeau.

Selon le Plan d'action Saint-Laurent, pour la faune benthique, plusieurs secteurs de la baie des Anglais sont sous l'influence d'une zone de remontée d'eau froide qui enrichit les eaux de surface en nutriments, ce qui favorise la colonisation de l'endroit par une faune marine diversifiée. On retrouve ainsi de grandes concentrations de mollusques tels que le pétoncle d'Islande et la mactre de Stimpson, et des crustacés comme le crabe des neiges et le homard d'Amérique. Des secteurs coquillers sont d'ailleurs présents au large du port de Baie-Comeau.

La faune ichtyenne est considérée diversifiée. Mentionnons d'abord que la rivière aux Anglais, qui se déverse dans la baie des Anglais,

is, a le statut de rivière à saumons. L'omble de fontaine, l'anguille d'Amérique ainsi que l'éperlan arc-en-ciel viennent frayer dans la rivière. Plusieurs espèces marines fréquentent aussi la baie des Anglais.

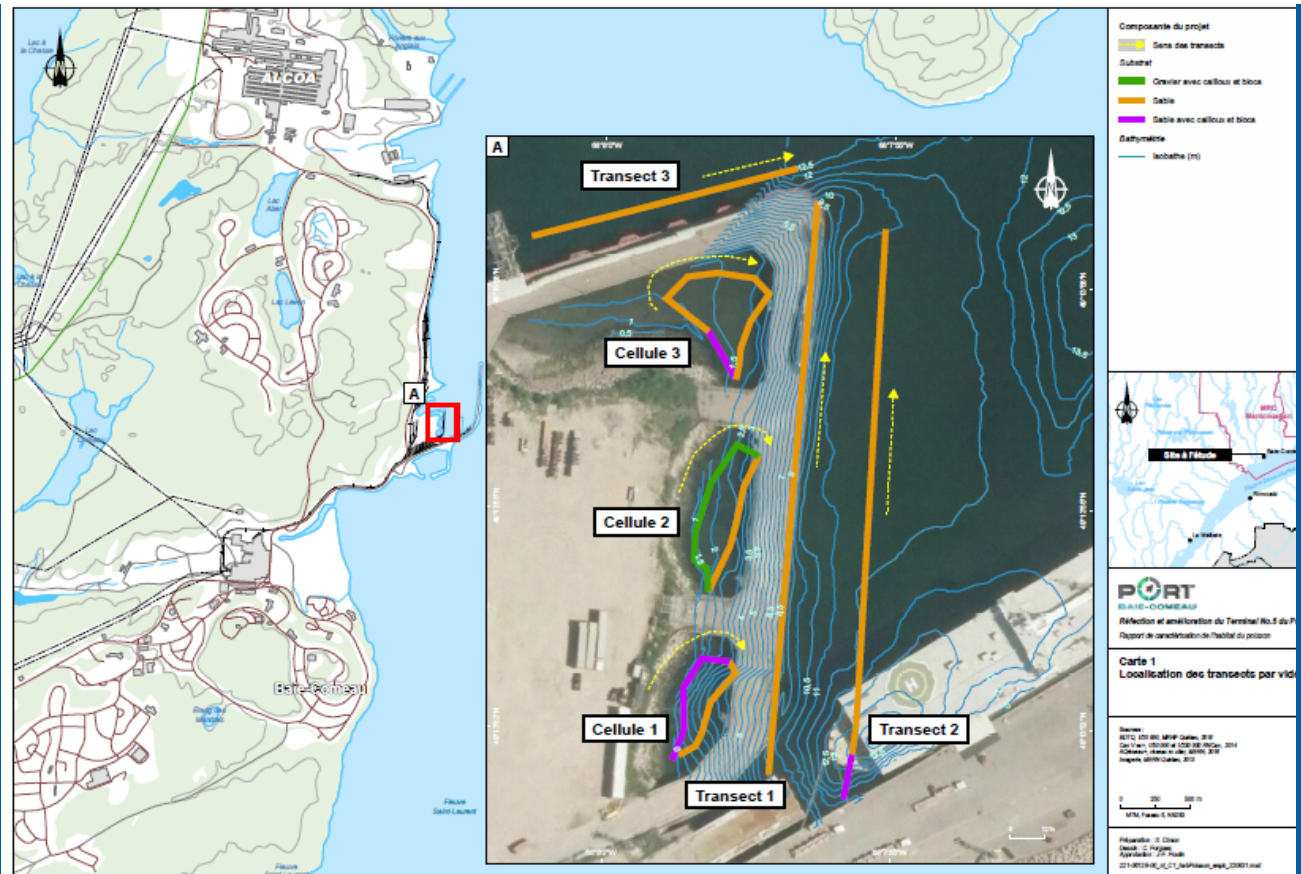
Quant à la fréquentation des mammifères marins, la baie est considérée comme un site privilégié pour leur observation. Le Plan d'action Saint-Laurent mentionne que trois espèces de rorqual à fanons, dont deux en péril, soit le petit rorqual, le rorqual commun et le rorqual bleu - population de l'Atlantique, la fréquentent régulièrement du printemps à l'automne. Exceptionnellement, on y rencontre aussi le cachalot pendant la période estivale. Le marsouin commun - population de l'Atlantique nord-ouest (espèce préoccupante – statut fédéral) fréquente également la baie. En ce qui concerne les pinnipèdes, le phoque commun - sous-espèce de l'Atlantique est présent annuellement sur toute la baie, de la pointe Saint-Pancrace à la pointe Saint-Gilles. Il utilise comme échouerie les battures sableuses situées au large de la plage Champlain. Enfin, le phoque gris est observé du printemps à l'automne et le phoque du Groenland peut aussi être présent en hiver.

Une étude a été réalisée sur le site du projet pour en caractériser l'habitat du poisson en 2022.

### **Caractérisation de l'habitat du poisson**

La caractérisation de l'habitat du poisson a été réalisée par une équipe de deux techniciens de la faune de WSP le 15 juin 2022.

Dans le cadre des travaux de caractérisation, trois transects longitudinaux et trois tracés circulaires ont été réalisés avec une caméra sous-marine de type GoPro HERO4 remorquée par un zodiac (voir carte suivante).



La caractérisation des transects et tracés a permis de documenter le substrat présent ainsi que la faune et la flore.

### Caractéristiques biophysiques

Les différents substrats ont été décrits qualitativement en utilisant différentes classes granulométriques présentées au tableau 2. Chaque tracé a été segmenté en tronçons homogènes en fonction des observations du milieu physique selon un seul critère soit la classe de substrat.

**Tableau 2. Classes qualitatives de granulométrie utilisées pour la description du milieu**

Classe	Description
Grossier	Substrat composé d'une dominance de blocs (taille >25 cm), cailloux (4-8 cm) ou galets (8-25 cm) reposant sur du sable. Cette classe représente un substrat suffisamment grossier pour permettre la fixation de la végétation.
Graveleux	Substrat composé d'une dominance de gravier (0,5-4 cm) et d'un peu de sable (<0,5 cm), de cailloux et possiblement de galets et de l'argile, ne permettant que très rarement la fixation des algues macrophytes.
Sable	Substrat composé en grande majorité de sables pouvant comporter quelques débris, coquilles et cailloux.
Argileux	Substrat composé en grande majorité par de l'argile.

Le substrat de la zone est composé de trois types de substrat prédominants : le sable avec densité variable de débris et coquilles, graveleux avec gravier, cailloux et blocs et le substrat grossier composé de cailloux, galets et blocs. Une description sommaire du substrat par tronçon homogène est présentée au tableau 3.

**Tableau 3. Caractéristiques du substrat observé sur les transects**

Transect/ Cellule	Segment	Longueur approximative (m)	Substrat observé et remarques
T1	T1-S1	204	Sable moyen avec coquilles et débris. Des cailloux et galets sont observés çà et là. Le transect T1 présentait généralement plus de débris de bois, câbles, tuyaux et coquilles que les autres transects.
T2	T2-S1	15	Blocs avec cailloux, galets et sable moyen avec coquilles.
	T2-S2	186	Sable moyen avec coquilles et débris. Des cailloux et galets sont observés çà et là.
T3	T3-S1	96	Sable moyen avec coquilles et débris. Des cailloux et galets sont observés çà et là.
C1	C1-S1	50	Sable moyen avec cailloux, galets et blocs.
	C1-S2	42	Sable moyen avec coquilles et débris. Des cailloux et galets sont observés çà et là. Quelques blocs ont été aperçus à la base des piliers.
C2	C2-S1	65	Gravier avec cailloux, galets et blocs.
	C2-S2	52	Sable moyen avec coquilles et débris. Des cailloux et galets sont observés çà et là.
C3	C3-S1	25	Sable moyen avec cailloux, galets et blocs.
	C3-S2	88	Sable moyen avec coquilles et débris. Des cailloux et galets sont observés çà et là.

Les trois transects sont principalement composés de sable moyen avec une densité variable de débris et coquilles. Le début du transect T2 comportait toutefois une plus grande quantité de substrat grossier sur les 15 premiers mètres.

Les cellules 1 et 3 sont caractérisées par un sable avec une présence de blocs, galets et cailloux à proximité de la rive qui est enrochée. La cellule 2 est caractérisée par du gravier accompagné de substrat grossier (galets, cailloux, blocs) à proximité de la rive et de sable en s'en éloignant. Le substrat des cellules, qui est exondé à marée basse, est dominé par des blocs, des galets et des cailloux.

### Caractéristiques biologiques

Les espèces biologiques observées le long des tracés vidéos, ainsi que leurs densités, sont généralement similaires et selon le type de substrat en place. Le tableau 4 présente l'inventaire des espèces floristiques et fauniques trouvées dans chacun des tracés, ainsi que leur densité ou le nombre d'individus.

#### Végétation

Les différents tracés vidéos montrent peu de colonisation algale. Les algues sont essentiellement concentrées sur les substrats grossiers (cailloux, galets et blocs) à proximité de la rive et principalement dans les cellules. De l'ascophylle noueuse (*Ascophyllum nodosum*), du fucus vésiculeux (*Fucus vesiculosus*), de la laitue de mer (*Ulva lactuca*), une algue buissonnante rouge, une ou des algues buissonnantes brunes et une algue calcaire encroûtante rose (probablement *Clathromorphum circumscriptum*) ont été aperçues. Un seul stipe de laminaire a également été aperçu dans la cellule 1 à proximité des piliers. Toutefois, les vidéos ne permettent pas d'identifier les algues membraneuses et ramifiées à l'espèce avec certitude.

Les blocs exondés sont colonisés par des fucales typiques des milieux protégés, soit l'ascophylle noueuse et le fucus vésiculeux. Une algue ressemblant à *Ulothrix* sp. a également été aperçue sur les blocs et sur les piliers du quai. La portion externe du quai, qui est constituée de bois, présentait également des fucales ancrées dans les anfractuosités. À marée basse, des algues rouges, vertes (probablement *Enteromorpha* sp.) et brunes ont pu être discernées au sommet des piliers sous la surface de l'eau.

#### Faune

En ce qui a trait à la faune marine, 14 espèces ont été répertoriées au cours de la caractérisation : des hydrozoaires coloniaux, une méduse, le ver arénicole (*Arenicola marina*), le crabe commun (*Cancer irroratus*), le crabe araignée (*Hyas araneus*), des balanes, la littorine (*Littorina* sp.), le buccin (*Buccinum*





qui appartient au gouvernement du Québec et pour lequel la CGBPC possède un acte de tolérance. Pour ce dernier lot, la CGBPC est à faire une demande d'aliénation en sa faveur.

Quant au draguage, il sera réalisé en partie sur les lots de grève et en eau profonde 3 621 375 et 4 605 896, adjacents au lot 3 403 110. Ces deux lots ont été cédés par Sa Majesté la Reine du Canada, représentée par le ministre des Transports du Canada, à la Corporation de gestion du port de Baie-Comeau le 20 décembre 2021.

## 4. ACTIVITÉS D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DU PUBLIC ET DES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES<sup>3,4</sup>

### 4.1 Activités d'information et de consultation réalisées

Aucune consultation publique n'a été réalisée jusqu'à maintenant.

Le projet de réaménagement du terminal n° 5 a fait l'objet de présentations ou démarches afin de bien cerner l'intérêt de le développer et de connaître les préoccupations liées à sa reconstruction et à son exploitation, particulièrement pour les organisations ayant des activités à proximité. Les organisations consultées jusqu'à maintenant pour le projet de réaménagement du terminal n° 5 sont :

- + La Ville de Baie-Comeau;
- + Innovation et Développement Manicouagan;
- + Le Club nautique de Baie-Comeau;
- + Le comité de développement durable du Port de Baie-Comeau;
- + Tourisme Baie-Comeau;
- + Produits forestiers Résolu;
- + Cargill;
- + Nouveau Monde Graphite;
- + Société des traversiers du Québec (STQ).

### 4.2 Activités d'information et de consultation envisagées au cours de la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement

Avec le développement du projet de réaménagement et pour l'évaluation de ses impacts, la CGBPC prévoit développer un plan de communication et de consultation du public. Une page Web d'information sur l'évolution du projet est prévue afin d'informer les citoyens et leur permettre de communiquer avec le port de Baie-Comeau pour toute demande d'information ou pour faire part de toute préoccupation au regard du projet.

Selon l'avancement du projet, la CGBPC prévoit aussi tenir des consultations publiques spécifiques, en ligne ou de type portes ouvertes, qui seront publicisées par l'entremise des médias locaux et sociaux.

En outre, notons la présence d'infrastructures publiques situées à proximité du projet, principalement le terminal de la traverse Baie-Comeau/Matane exploité par la STQ, le Club nautique de Baie-Comeau, la Véloroute des Baleines, un circuit reliant Tadoussac et Baie-Comeau exploité par la Corporation Véloroute des Baleines, le terminal de croisières internationales de Baie-Comeau ainsi qu'un restaurant. À cet égard, la CGBPC prévoit maintenir un canal d'information et de rétroaction auprès de ces organisations, étant donné que la construction et l'exploitation du futur terminal pourraient entraîner des impacts sur les activités de ces organisations.

<sup>3</sup> Pour de plus amples renseignements sur la démarche et sur les méthodes qui peuvent être employées afin d'informer et de consulter le public avant le dépôt de l'avis de projet ou lors de son dépôt, l'initiateur du projet est invité à consulter le guide *L'information et la consultation du public dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement : guide à l'intention de l'initiateur de projet*, disponible sur le site Web du Ministère à l'adresse électronique suivante : [www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/documents/guide-initiateur-projet.pdf](http://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/documents/guide-initiateur-projet.pdf).

<sup>4</sup> L'initiateur de projet est également invité à consulter le Guide sur la démarche d'information et de consultation réalisée auprès des communautés autochtones par l'initiateur d'un projet assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, disponible sur le site Web du Ministère à l'adresse électronique suivante : [www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/documents/guide-demarche-autochtones-initiateur-projet.pdf](http://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/documents/guide-demarche-autochtones-initiateur-projet.pdf).

La CGPBC maintiendra également des canaux de communication avec les utilisateurs et les clients des quais et des terminaux portuaires du port de Baie-Comeau.

Le projet est situé dans le Nitassinan de la Première Nation des Innus de Pessamit. La CGPBC reconnaît que les activités portuaires de Baie-Comeau prennent place dans le contexte de l'exploitation des ressources situées sur le Nitassinan de la Première Nation. Dans ce contexte, une entente-cadre, d'une durée de 5 ans, a été signée entre la CGPBC, Innovation et Développement Manicouagan<sup>5</sup> (CLD) et le Conseil des Innus en mars 2016 afin d'instaurer le cadre d'un développement conjoint des communautés dans le respect du Nitassinan. Cette entente-cadre visait à établir une relation durable axée sur la collaboration, l'entraide et l'harmonisation des priorités des parties, afin d'assurer une concertation d'actions favorisant le développement et, en conséquence, à stimuler et partager l'emploi et les retombées de façon équitable entre la communauté de la MRC de Manicouagan et la Première Nation de Pessamit. Plus particulièrement, l'entente-cadre prévoyait que les parties, dans un souci de développement durable, allaient promouvoir le développement de la zone industrialo-portuaire de Baie-Comeau.

Les objectifs particuliers visés par la Première Nation de Pessamit avec cette entente étaient :

- + Avoir une représentation équitable sur le conseil d'administration de la CGPBC;
- + Que l'information relative au développement de la zone industrialo-portuaire lui soit partagée;
- + La création d'emplois et le développement socioéconomique pour les membres de la Première Nation;
- + La possibilité pour la Première Nation d'investir dans la structure de capital de la CGPBC, s'il y a lieu.

Notons que l'entente-cadre a expiré en 2021 et que les parties sont en discussion pour conclure une nouvelle entente.

En outre, il est important de mentionner qu'en vertu des règlements généraux de la CGPBC, le Conseil des Innus de Pessamit a le pouvoir de désigner deux (2) administrateurs sur le conseil d'administration de la CGPBC, dont un élu du Conseil et un administrateur externe indépendant.

Dans le cadre de la détermination des impacts potentiels du projet sur les membres de la Première Nation, des rencontres seront d'abord organisées avec les responsables de la Première Nation afin de s'assurer que le projet respecte les droits et les activités de ses membres et qu'il ne cause pas d'impact indu, tant en construction qu'en exploitation. Si cela est souhaité par la Première Nation, une présentation du projet pourra être faite aux membres de la communauté, à Pessamit, suivie d'une période d'échanges pour recueillir les préoccupations et tenter de fournir rapidement des réponses.

## 5. DESCRIPTION DES PRINCIPAUX ENJEUX<sup>6</sup> ET IMPACTS APPRÉHENDÉS DU PROJET SUR LE MILIEU RÉCEPTEUR

### 5.1 Description des principaux enjeux du projet

#### En construction

La reconstruction du terminal n° 5 peut avoir des effets sur l'ichtyofaune, les mammifères marins, les oiseaux aquatiques et la faune benthique, notamment :

- + L'augmentation de la turbidité par la mise en suspension de matières en suspension (MES);
- + Le dérangement par le bruit des travaux;
- + L'augmentation de la circulation routière par le camionnage;
- + Débris de démolition du terminal existant et de construction tombant dans le havre du port, notamment de l'acier, du bois, de la peinture;
- + Le rejet accidentel de contaminants par la machinerie utilisée;

<sup>5</sup> La mission de cet organisme est de dynamiser, de soutenir et d'accompagner les acteurs du développement économique et social de la MRC de Manicouagan [en ligne (4 avril 2023) : [À propos | Innovation et Développement Manicouagan \(idmanic.ca\)](https://www.idmanic.ca/)].

<sup>6</sup> **Enjeu** : Préoccupation majeure pour le gouvernement, la communauté scientifique ou la population, y compris les communautés autochtones concernées, et dont l'analyse pourrait influencer la décision du gouvernement quant à l'autorisation ou non d'un projet.

- + L'incertitude liée au niveau de contamination des sols et des sédiments et aux volumes à gérer en milieu terrestre pouvant imposer des contraintes techniques et économiques à la réalisation du projet;
- + Le risque de propagation de la contamination en dehors du havre du port de Baie-Comeau par la remise en suspension de sédiments contaminés et leur dispersion durant la réalisation des travaux de réfection et de dragage;
- + La possibilité d'occasionner une perturbation, une détérioration ou une destruction d'habitat du poisson, selon les solutions envisagées pour la réfection du terminal;
- + L'émission de bruits subaquatiques susceptibles de causer des effets aux mammifères marins;
- + L'émission de poussières créant des particules dans l'air et des matières en suspension dans l'eau pendant la démolition du terminal existant et la construction du nouveau terminal.

Émissions atmosphériques générées par la machinerie et l'équipement (carbone noir, NOx, N<sub>2</sub>O, CO<sub>2</sub>, notamment). Il est à noter que la présence d'un réseau de distribution d'électricité à proximité du terminal fera en sorte que la CGPBC demandera de recourir à l'électricité pour alimenter l'équipement fixe.

Mentionnons également la présence d'activités récréatives et de navigation commerciales dans ce secteur de la baie des Anglais et le long des voies routières voisines, qui pourraient entrer en interaction avec le chantier du projet.

Le bruit du chantier pourrait être perçu à l'extérieur du terrain du terminal. Toutefois, les habitations, ou éléments sensibles, les plus proches sont situées à près d'un kilomètre à l'ouest et ne sont pas en ligne directe avec le terminal, étant donné la présence d'un escarpement qui fait obstacle.

### En exploitation

- + Émission de particules dans l'air et dans l'eau par les activités de manutention au terminal. Il est à noter que les matériaux en vrac devant être à l'abri des intempéries seront entreposés dans le bâtiment prévu à cet effet;
- + Émissions atmosphériques, surtout gazeuses, générées par la manutention des marchandises transitant au terminal, notamment par les camions ainsi que par les moteurs et les chaudières des navires (carbone noir, NOx, N<sub>2</sub>O, CO<sub>2</sub>, notamment);
- + Bruit généré par les activités de manutention et les navires transitant au terminal ainsi que par le camionnage entrant et sortant du terminal, pouvant être perçus des milieux habités;
- + Bruits marins générés par les activités de manutention et les navires transitant au terminal, pouvant occasionner des effets négatifs sur le poisson et les mammifères marins fréquentant la baie des Anglais;
- + Éclairage du terminal pour les activités de manutention, pouvant perturber la faune marine et aviaire à proximité;
- + Éclairage du terminal pour les activités de manutention, pouvant gêner les habitations situées à proximité ou les activités récréatives;
- + Déversement accidentel de matières dangereuses sur le sol et dans l'eau (huile, lubrifiants, carburant). Il est à noter que les usages prévus au terminal concernent la manutention de vrac solide et d'autres produits solides. Il n'est pas prévu d'entreposer et de faire transiter du vrac liquide, bien que des contenants de liquides variés pourraient transiter;
- + Assurer la sécurité du public fréquentant les rues adjacentes au terminal quant à la circulation des camions et à l'accès non autorisé au terminal n° 5;
- + Les retombées économiques de l'exploitation du terminal n° 5 pour la ville de Baie-Comeau, l'ensemble de la MRC de Manicouagan et la Première Nation des Innus de Pessamit.

Il faut souligner que les activités portuaires ayant déjà cours au havre du Port de Baie-Comeau, notamment au quai multiusager génèrent déjà l'ensemble des points énoncés. Il se fait de la manutention de sel, d'anodes, de pièces d'aluminium, de nitrate d'ammonium, etc. Il s'agira donc d'évaluer l'effet cumulatif des nouvelles activités au terminal no 5 par rapport à celles ayant déjà cours. Le tableau suivant résume les tonnages manutentionnés au Port de Baie-Comeau de 2013 à 2022.

### Capacité du terminal n° 5

La capacité maximale annuelle de transit de marchandises au terminal no 5 dépendra du type de marchandises reçues ou expédiées. Si les marchandises sont essentiellement du vrac qui doit être

entreposé à l'intérieur, telles que des granules de bois, c'est alors la capacité du bâtiment prévu à cet effet qui limitera le nombre de navires. Celle-ci est estimée à 300 000 t/an. En posant, l'hypothèse que les navires utilisés pour les granules auraient une capacité de 25 000 TPL, cela représenterait 12 navires par année. Si du vrac est aussi entreposé à l'extérieur, comme du graphite par exemple, le potentiel maximal additionnel augmenterait de 500 000 t/an. En utilisant des navires de 25 000 TPL, cela représenterait 20 navires additionnels. Au total, 32 navires d'une capacité de 25 000 TPL utiliseraient le terminal no 5 par année, avec une utilisation à 800 000 t/an. Si des navires plus gros sont utilisés, le nombre total serait moindre, puisque la capacité de transbordement du terminal demeurerait la même. Avec des navires de 30 000 TPL de capacité en moyenne, cela représente de 10 à 27 navires par année, pour un tonnage manutentionné au terminal, variant de 300 000 t/an à 800 000 t/an.

Le tonnage manutentionné au Port de Baie-Comeau ces dix dernières années a été d'un peu plus de 4 000 000 t/an. L'exploitation du terminal no 5, ajouterait de 300 000 à 800 000 t/an, à ce tonnage. Quant au nombre de navires, celui-ci a été relativement variable entre 2013 et 2022, mais avec une diminution ces sept dernières années, par rapport aux années 2013 à 2015, malgré l'arrivée de navires de croisières à partir de 2014. Trois installations portuaires sont utilisées par autant d'entreprises privées (Alcoa Ltée, Société du port ferroviaire de Baie-Comeau (SOPOR) et Cargill Ltée), outre le quai multi-usager sous la responsabilité de la Corporation de gestion du Port de Baie-Comeau. Le tableau ci-joint résume l'activité annuelle de 2013 à 2022 dans la zone industrialo-portuaire. Le nombre de navires ne tient pas compte des allées et venues quotidiennes du traversier de la Société des traversiers du Québec reliant Baie-Comeau et Matane (quatre ou cinq traversées par semaine de septembre jusqu'à la mi-mai et une tous les jours de la semaine de la mi-mai jusqu'au début de septembre, pour approximativement 275 traversées par année). Ainsi, le nombre de navire anticipé avec le réaménagement du terminal no 5, soit entre 27 à 32 pour un scénario d'exploitation maximal, ne permettrait pas de retrouver l'achalandage vécu de 2013 à 2015.

**Tableau 4 Activité au Port de Baie-Comeau, tous les utilisateurs**

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Tonnage manutentionné en millier de tonnes métriques (tm)</b>										
Import	1 997	2 434	2 204	2 221	1 890	2 193	1 951	2 280	2 292	2 315
Export	1 895	2 341	1 976	2 124	2 539	2 121	1 735	1 846	1 798	1 882
<b>Total tonnage</b>	<b>3 891</b>	<b>4 775</b>	<b>4 179</b>	<b>4 345</b>	<b>4 429</b>	<b>4 314</b>	<b>3 686</b>	<b>4 126</b>	<b>4 090</b>	<b>4 197</b>
<b>Nombre de navires</b>										
Vrac sec	135	139	122	125	102	108	85	132	129	135
Cargo général	67	60	68	54	59	60	45	24	0	0
Navires de croisière	-	9	15	9	6	13	8	19	9	10
<b>Nombre total de navires</b>	<b>202</b>	<b>208</b>	<b>205</b>	<b>188</b>	<b>167</b>	<b>181</b>	<b>138</b>	<b>175</b>	<b>138</b>	<b>142</b>

## 5.2 Description des principaux impacts appréhendés du projet sur le milieu récepteur

*Pour les phases d'aménagement, de construction et d'exploitation et, le cas échéant, de fermeture, décrivez sommairement les impacts appréhendés du projet sur le milieu récepteur (physique, biologique et humain).*

Les principaux impacts potentiels du projet sur les milieux biologique et physique :

- + La dégradation de la qualité des sols et des sédiments par les travaux et l'exploitation;
- + Les perturbations des milieux hydriques par une contamination, accidentelle ou non;
- + La qualité des eaux de surface en provenance du terminal;
- + La qualité de l'air par l'émission de poussières en construction et en exploitation;
- + L'augmentation du bruit ambiant dans l'eau et dans l'atmosphère pendant les travaux et l'exploitation (navigation);
- + Les effets du projet sur les grands enjeux de nature atmosphérique, notamment sur les changements climatiques et sur le bilan des gaz à effet de serre (GES);

- + Atteintes à la végétation, la faune et ses habitats, aux espèces menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées, ou encore aux espèces qui revêtent une importance spécifique sur la plan social, économique, culturel ou scientifique;
- + Atteinte potentielle à la biodiversité de la baie des Anglais.

Les principaux impacts à considérer sur le milieu humain :

- + Les impacts sociaux de l'ensemble du projet (profil démographique, profil culturel et patrimoine);
- + Les impacts potentiels sur la santé publique par les nuisances causées par le bruit, les odeurs, les poussières et l'augmentation de la circulation routière causé par les travaux et l'exploitation;
- + Les impacts de l'exploitation sur l'utilisation actuelle et prévue du territoire;
- + Les impacts de l'exploitation sur les infrastructures de services publics, communautaires et institutionnelles, actuelles et projetées;
- + Les impacts de l'exploitation sur les communautés autochtones (patrimoine, activités traditionnelles et commerciales);
- + Les impacts des travaux et de la présence du nouveau terminal sur le patrimoine archéologique, culturel, bâti et paysager.

Les effets cumulatifs des activités portuaires dans la baie des Anglais sur la faune marine, la pêche et les activités récréatives.

## 6. ÉMISSION DE GAZ À EFFET DE SERRE

### 6.1 Émission de gaz à effet de serre

#### Émissions directes en construction

Le projet n'implique pas de changement dans l'utilisation des terres susceptible de causer des émissions de GES, puisqu'il s'agit de réaménager un terminal existant, qui ne comporte pas de végétation arbustive ou arborescente.

L'importance des émissions de GES variera selon les particularités de construction du projet. Par exemple, la longueur des trajets (aller-retour) pour se procurer les remblais et disposer des déblais, y compris les sédiments, aura un impact majeur sur l'intensité des émissions par m<sup>3</sup> de matériel transporté. À ce stade du projet, les principales émissions directes de GES liées à la construction du futur terminal sont les suivantes :

- + Le carburant pour la machinerie, le camionnage et les navires ou les barges requises pour les travaux ainsi que d'éventuelles émissions liées à l'utilisation de génératrices et de compresseurs alimentés avec des carburants fossiles (émissions de combustion).

Les principales mesures de réduction des émissions de GES envisageables dans le cadre des travaux de construction du terminal sont les suivantes :

- + Optimiser la logistique du transport de marchandises par l'intermodalité (train-bateau-camion) pour utiliser moins de carburant par kilomètre-tonne de matériaux et de remblais/déblais transportés;
- + Planifier les parcours les plus courts possibles pour le transport des matériaux et des remblais/déblais;
- + Demander du carburant de type biodiesel ou gaz naturel biogénique pour la machinerie et le transport;
- + Recourir à l'électricité partout où cela est possible pour l'alimentation des travaux en énergie.

Un des enjeux du projet, en termes d'émission de GES, est la gestion des sédiments dragués. Au total, plus de 30 000 m<sup>3</sup> de sédiments seront à draguer. Compte tenu de la contamination détectée à la suite d'une caractérisation préliminaire de surface (jusqu'à 2 m de profondeur) qui dépasse parfois les critères admissibles de gestion en eau salée, une gestion terrestre des sédiments est prévue. Selon une évaluation préliminaire conservatrice, car elle surestime la quantité de sédiments contaminés, il est estimé qu'environ 15 000 m<sup>3</sup> de sédiments ne sont pas contaminés et qu'une gestion terrestre sans restriction peut être faite pour ceux-ci, selon les critères du MELCCFP. Environ 12 000 m<sup>3</sup> sont légèrement contaminés et pourraient être réutilisés comme remblai sur le terrain industriel du terminal,

à la condition de ne pas augmenter le niveau de contamination existant du terrain du terminal. Près de 3 000 m<sup>3</sup> de sédiments sont plus contaminés et pourraient possiblement aussi être gérés sur le terrain du terminal, à la condition de ne pas y augmenter le niveau de contamination existant. Enfin, quelque 720 m<sup>3</sup> de sédiments plus contaminés, qui contiennent des tributylétains, seraient nécessairement à gérer à l'extérieur de la région de Baie-Comeau. Cette évaluation sera raffinée par une campagne de caractérisation avec un maillage plus serré, afin de gérer de façon optimale les sédiments contaminés.

Si l'ensemble des sédiments et des sols contaminés, soit environ 15 000 m<sup>3</sup> pour les sédiments, auxquels il faut ajouter 3 500 m<sup>3</sup> de sols légèrement contaminés, devaient être gérés à l'extérieur de la région de Baie-Comeau, cela représenterait une émission additionnelle de GES de l'ordre de quelques centaines de tonnes d'éq. CO<sub>2</sub>, par rapport à une gestion locale ou une réutilisation sur le terrain du terminal. La gestion locale, plutôt qu'extrarégionale des sédiments, aura donc un effet majeur sur la quantité de GES émise par le projet.

### **Émissions indirectes en construction**

Les émissions indirectes, non contrôlées par l'initiateur du projet, car produites en amont ou en aval du projet proviennent :

- + De l'acier pour le mur de palplanches et pour le bâtiment prévu ainsi que des autres matériaux de construction;
- + Du béton;
- + De la gestion des matières résiduelles.

La mesure d'atténuation suivante sera appliquée :

- + Établir des exigences spécifiques en matière de GES pour demander des matériaux, notamment le béton et l'acier, à plus faible émissivité de GES au moment des acquisitions.

Par ailleurs, la CGPBC prévoit acquérir des crédits compensatoires pour couvrir les émissions nettes de GES résultant du réaménagement du terminal n° 5.

### **Émissions pendant l'exploitation**

Les émissions de GES directement causées par l'exploitation du terminal seraient liées essentiellement aux activités de manutention du cargo transitant par le terminal. L'équipement de manutention serait toutefois principalement alimenté en électricité, limitant ainsi les émissions.

Étant donné que l'objectif du réaménagement du terminal est de donner l'opportunité au port de Baie-Comeau de stimuler l'activité économique dans la région et que les matières qui seront manutentionnées au terminal par un exploitant tiers, pour le compte de clients qui sont à déterminer, ne sont pas connues, il n'est pas possible d'estimer les émissions indirectes de GES en exploitation.

Le projet permettra les opérations intermodales dans un rayon de plus de trois kilomètres, soit entre le parc industriel Jean-Noël Tessier et le terminal n° 5, en plus du lien actuel avec l'aluminerie Alcoa. Ainsi, il sera possible de charger des wagons dans le centre de transbordement de SOPOR pour ensuite les livrer éventuellement au terminal, si le raccordement avec le réseau ferroviaire de SOPOR est réalisé. Le terminal pourra accueillir des camions de marchandise simultanément. Cet élément est très important; en effet, avec la pénurie de main-d'œuvre qui affecte l'industrie du camionnage, mais surtout aussi en raison des impacts du camionnage dans les villes, le fait de pouvoir faire du transport courte distance par voie ferroviaire est un net avantage en matière d'acceptabilité sociale et environnementale, notamment en termes d'émission de GES.

Le terminal offrira ultimement une solution multimodale combinant entreposage, rail et port, le tout en synergie avec le parc industriel et les acteurs logistiques locaux comme la SOPOR, le CN et les entreprises locales de camionnage. Le futur exploitant sélectionné par la CGBPC pourra gérer l'occupation du terminal n° 5 de façon optimale, contribuant ainsi à un meilleur temps de transit sur la voie maritime du Saint-Laurent et à une réduction des coûts et des émissions de GES, autant au niveau des terminaux que des navires.

De plus, certains projets en gestation dans la région de Manicouagan pourront recourir aux capacités du terminal pour le transport de leur production ou leur approvisionnement. Le terminal offrira donc une solution de rechange au camionnage interrégional sur la route 138 et, ainsi, une réduction des émissions de GES. Au nombre de ces projets, mentionnons, entre autres, l'exploitation du gisement de graphite du lac Guéret et la production de granules de bois.

## 7. AUTRES RENSEIGNEMENTS PERTINENTS

### 7.1 Autres renseignements pertinents

Le terminal ne serait pas exploité par la CGPBC, mais par un opérateur expérimenté, sélectionné par la CGPBC.

L'exploitation précise du terminal n° 5 demeure à être définie en fonction de futures ententes avec des clients potentiels, déjà actifs dans la région ou pouvant le devenir. La CGPBC a amorcé des discussions avec près d'une dizaine de clients, qui ont des projets commerciaux suffisamment avancés.

## 8. DÉCLARATION ET SIGNATURE

### 8.1 Déclaration et signature

**Je déclare que :**

- 1° Les documents et renseignements fournis dans cet avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

**Toute fausse déclaration peut entraîner des sanctions en vertu de la LQE. Tous renseignements fournis feront partie intégrante de la demande et seront publiés au Registre des évaluations environnementales.**

Prénom et nom

Karine Otis

Signature

*Karine Otis*

Date

26-04-2023



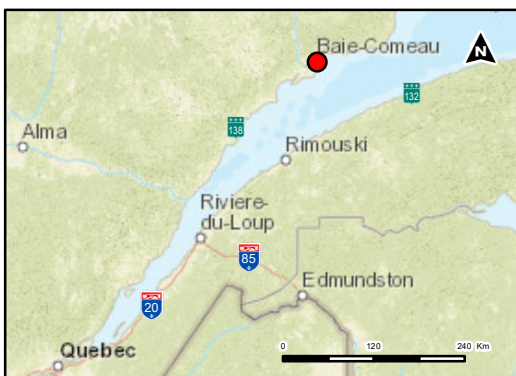
**Annexe I**  
Résolution du conseil municipal

N/A

**Annexe II**  
Caractéristiques du projet

Voir annexe III pour figures montrant le projet.

**Annexe III**  
Plan de localisation



■ Zone d'étude préliminaire  
 Coordonnées du site :  
 49°13'54"N  
 68°08'00"O



## RÉAMÉNAGEMENT DU TERMINAL NO 5

### FIGURE 1 EMPLACEMENT DE LA ZONE D'ÉTUDE

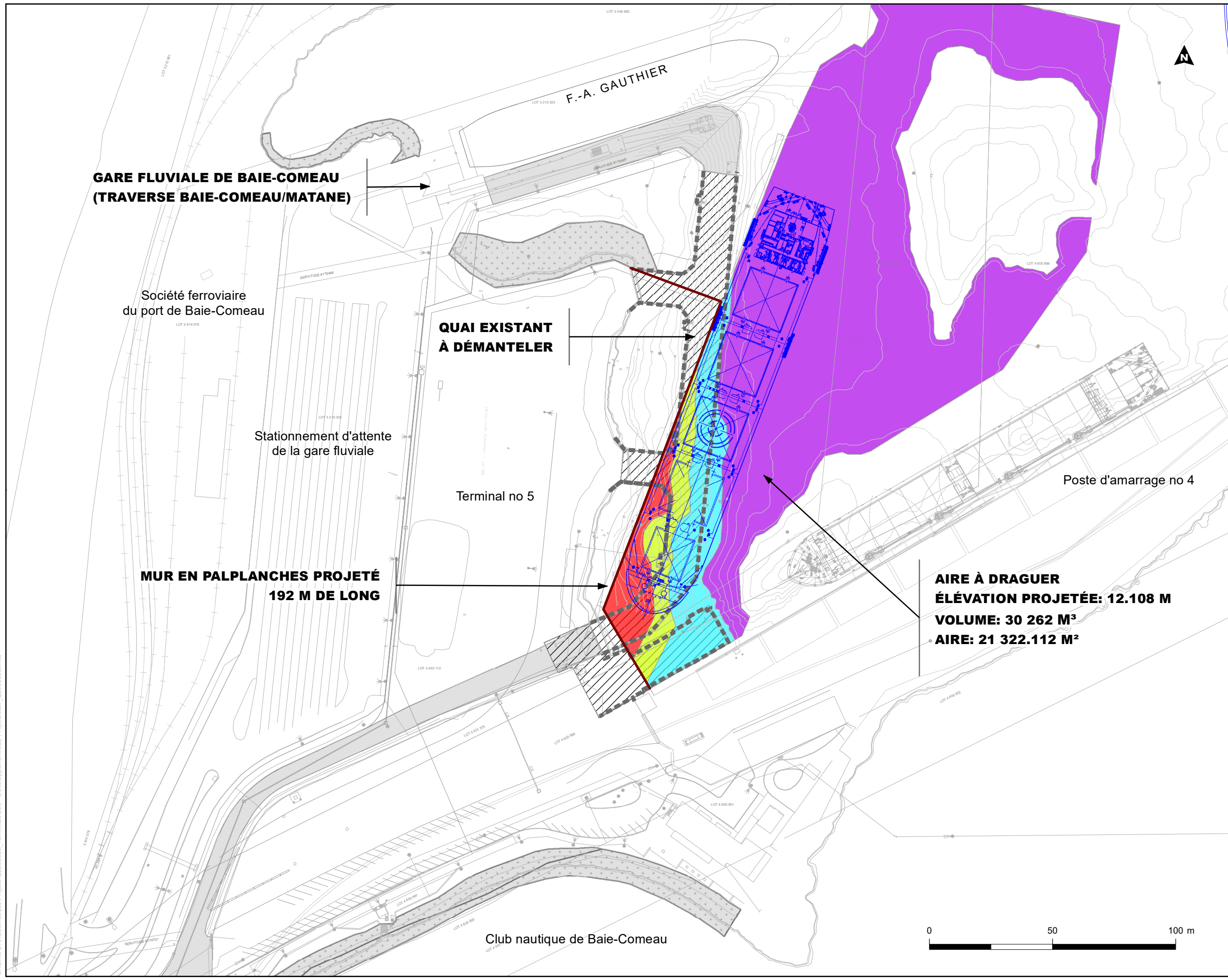
Terminal no 5, Port de Baie-Comeau  
 Baie-Comeau, Québec

Projet n° Q233363A-300  
 Préparé par : Michel Germain  
 Réalisé par : Sylvie Leclerc  
 Vérifié par : Jean-Rémi Julien

5 avril 2023  
 Projection: NAD83, MTM 06  
 Échelle: 1:25 000

Sources imagerie: Esri, DigitalGlobe, GeoEye, i-cubed, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AEX, Getmapping, Aerogrid, IGN, IGP, HERE, DeLorme, Intermap, increment P Corp., NRCAN, METI, TomTom, © OpenStreetMap and the GIS User Community





**GARE FLUVIALE DE BAIE-COMEAU  
(TRAVERSE BAIE-COMEAU/MATANE)**

Société ferroviaire  
du port de Baie-Comeau

Stationnement d'attente  
de la gare fluviale

**QUAI EXISTANT  
À DÉMANTELER**

Terminal no 5







Poste d'amarrage no 4

**MUR EN PALPLANCHES PROJETÉ  
192 M DE LONG**

**AIRE À DRAGUER  
ÉLÉVATION PROJETÉE: 12.108 M  
VOLUME: 30 262 M<sup>3</sup>  
AIRE: 21 322.112 M<sup>2</sup>**

Club nautique de Baie-Comeau

**Légende**

-  Quai existant à démanteler
-  Mur de palplanches projeté
- Aire à draguer  
(élévation min - max en mètre,  
selon le zéro marégraphique)**
-  -2.000 - 0.000
-  -5.000 - -2.000
-  -7.000 - -5.000
-  -10.278 - -7.000



**RÉAMÉNAGEMENT  
DU TERMINAL NO 5**

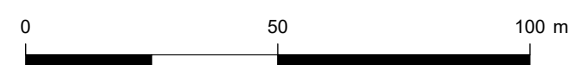
**FIGURE 2  
LE PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT  
DU TERMINAL NO 5**

**Terminal no 5, Port de Baie-Comeau**  
*Baie-Comeau, Québec*

Projet n° Q233363A  
Préparé par : Michel Germain  
Réalisé par : Sylvie Leclerc  
Vérifié par : Jean-Rémi Julien

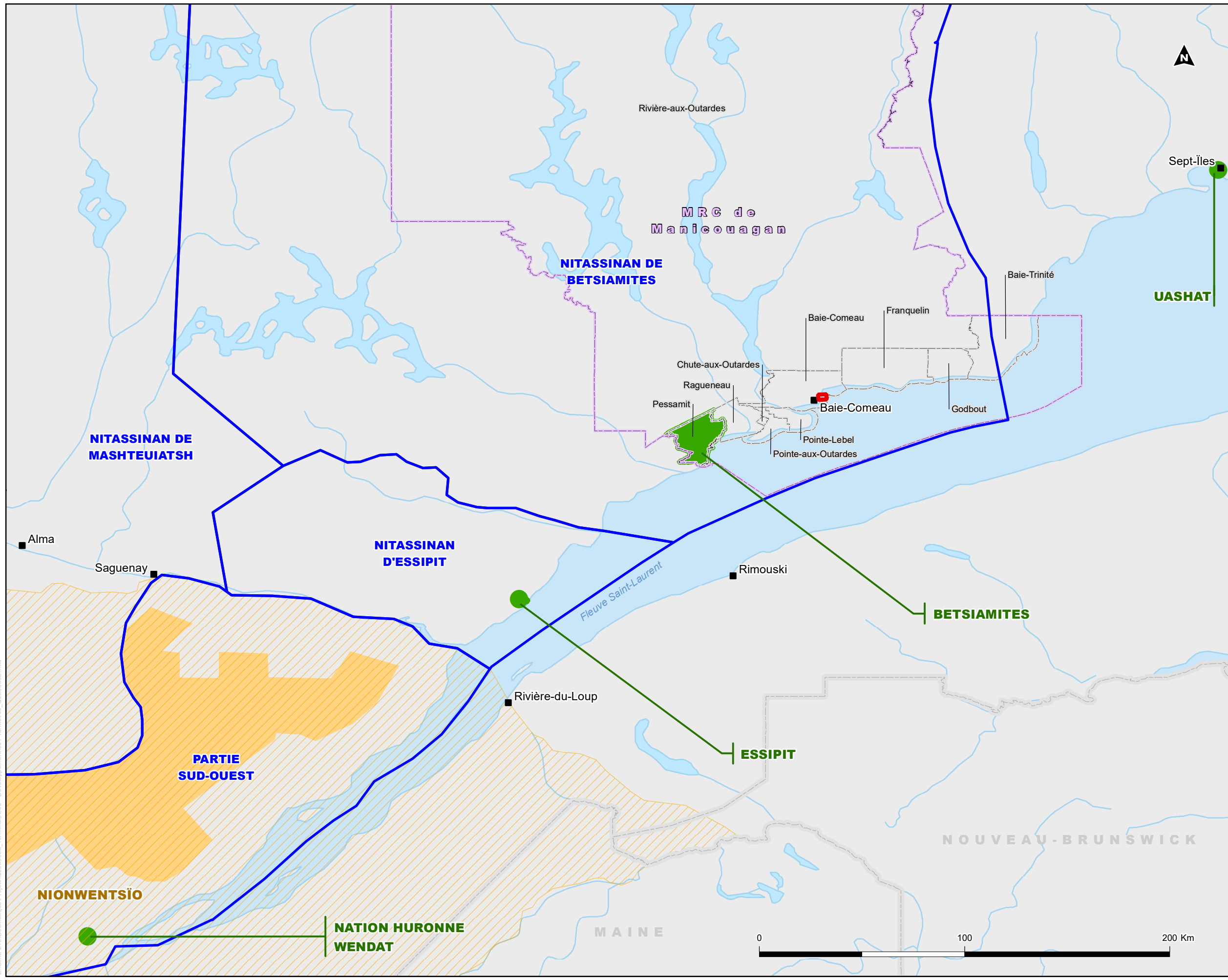
5 avril 2023  
Projection: NAD83, MTM 06  
Échelle: 1:1 500

Sources : Plan CAD 5857A-C09.dwg, Adresse Québec, 2023.  
Esri, DigitalGlobe, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus  
DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community



Z:\Cima-210\Geomatique\Projets\Q233363a\_Terminal5\00 - Développement\02-Projet\Detail\_C233363a.mxd





- Légende**
- Localisation du projet de réaménagement du terminal no 5
  - Limite de MRC
  - Limite municipale
- Regime territorial**
- Limite de Nitassinan
  - Partie Sud-Ouest
  - Premières Nations
  - Territoire traditionnel huron-wendat, Nionwentsïo

**PORT**  
CORPORATION DE GESTION DU  
PORT DE BAIÉ-COMEAU

**RÉAMÉNAGEMENT  
DU TERMINAL NO 5**

**FIGURE 4  
MUNICIPALITÉS ET PREMIÈRES NATIONS**

**Terminal no 5, Port de Baie-Comeau**  
*Baie-Comeau, Québec*

Projet n° Q233363A 6 avril 2023

Préparé par : Michel Germain Projection: NAD83, MTM 00  
 Réalisé par : Sylvie Leclerc Échelle: 1:1 800 000  
 Vérifié par : Jean-Rémi Julien

Sources : MRN, 2002. Nation Huronne-Wendat, 2023.  
 Adresse Québec, 2023.  
 Esri, DigitalGlobe, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus  
 DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community

**CIMA+**

Z:\Cima-210\Geomatique\Projets\Q233363A - Développement\004-Territoires - Q233363A.mxd