

Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes

Projet : Programme décennal de dragage d'entretien des installations portuaires de Rimouski par la Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG)

Numéro de dossier : 3211-02-327

Liste par ministère ou organisme

No.	Ministères ou organismes	Direction ou service	Signataire	Date	Nbre pages
1.	Environnement et Changement climatique Canada	Évaluations environnementales	Karine Menezes	2026-09-02	4
2.	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries, et de l'Alimentation (MAPAQ)	Direction des eaux intérieures et des politiques des pêches et de l'aquaculture (DEIPPA)	Sall Djiby Bocar	2026-09-01	5
3.	Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD)	Direction de l'environnement, Direction générale du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, Direction du transport et de la stratégie maritime et Direction générale de la sécurité et du camionnage	Jérôme Hardy, en remplacement de Julie Milot	2026-08-28	4
4.	Ministère de la Culture et des Communications (MCC)	Direction du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine	Gabrielle Paquette	2026-09-01	4
5.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les Changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP)	Direction régionale des autorisations environnementales (DRAE-01) - Bas-Saint-Laurent	Jennifer Morissette	2026-09-14	6
6.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les Changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP)	Direction régionale de la gestion de la faune Bas-Saint-Laurent (01)	Hugo Canel	2026-09-11	9
7.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les Changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP)	Direction des politiques de l'atmosphère - Bruit	Michel Gélinas	2026-04-13	4
8.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les Changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP)	Direction de la protection et de la réhabilitation des terrains - Terrains contaminés	Vincent Gagnon-Lefebvre pour Marie-Andrée Vézina	2026-09-16	4
Total des pages					40

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Programme décennal de dragage d'entretien	
Initiateur de projet	Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie	
Numéro de dossier	3211-02-327	
Dépôt de l'étude d'impact	2026/03/04	
Présentation du projet : Situé au cœur de la ville de Rimouski, dans le Bas-Saint-Laurent, le port de Rimouski a une vocation commerciale, scientifique et touristique. La Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) assure la gestion des installations portuaires de Rimouski depuis 2020, à la suite du transfert de propriété du Gouvernement du Canada (Transports Canada) au Gouvernement du Québec. Afin d'assurer son mandat en tant que responsable de la gestion des installations portuaires de Rimouski, la SPBSG prévoit réaliser un programme décennal de dragage d'entretien visant à retirer environ 364 388 m³ à l'intérieur d'un gabarit de dragage, dont la superficie totalise 205 289 m². À l'issue de cette procédure, si le projet obtient l'aval du ministre du MELCCFP, un décret sera émis, et la SPBSG devra déposer une demande d'autorisation en vertu de la LQE. De plus, une demande d'autorisation ou d'avis sera transmise au ministère Pêches et Océans Canada (MPO) en vertu de la Loi sur les pêches. Le port de Rimouski est l'une des principales installations portuaires de l'estuaire du Saint-Laurent. L'accès s'effectue par un chenal d'accès de 60 m de largeur sur environ 1,5 km de longueur, avec une profondeur moyenne de 5,2 m. L'évaluation des impacts a permis d'identifier quatre enjeux : la préservation des écosystèmes côtiers, la gestion des sédiments, le maintien de la qualité de vie de la population et le maintien des opérations portuaires. Nous vous consultons pour les questions suivantes : MPO : Est-ce que le programme de dragage décennal, tel que proposé, est susceptible de porter préjudice aux stocks de pêche de la région (ex. crabe des neiges). (voir notamment sections 5.3.3.4, 7.2.1.3 et 7.5.1.1 de l'étude d'impact) Est-ce que le programme décennal, tel que proposé, est susceptible d'impacter le béluga potentiellement présent dans la zone visée par les travaux? Le cas échéant, est-ce que les mesures proposées pour la surveillance, ainsi que les mesures d'atténuation, sont adéquates? (voir notamment sections 5.2.3.3, 7.2.1.4, 7.2.2 et 9.5.2 de l'étude d'impact) Service canadien de la faune : Considérant que les travaux auront lieu en période de migration automnale et que les oiseaux migrateurs sont de compétence fédérale, veuillez évaluer si les mesures d'atténuation proposées à la section 7.2.2 sont suffisantes pour assurer la protection des espèces migratrices qui fréquentent le secteur visé par les travaux. (voir notamment sections 5.2.3.4 et 7.2.2 de l'étude d'impact)		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Environnement et Changement climatique Canada	
Direction ou secteur	Direction de la protection de l'environnement	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	06 - Montréal	
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact	
Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	

Référence

CIMA+, 2026. *Étude d'impact sur l'environnement – Programme décennal de dragage d'entretien – Installations portuaires de Rimouski*. Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie. Version préliminaire (R01203A), 237 p. + annexes.

Avifaune

L'initiateur du projet a présenté, à la section 5.2.3.4 de l'étude d'impact, un résumé du rapport sectoriel sur l'avifaune (annexe L) décrivant la zone d'importance pour l'avifaune, les données existantes ainsi que les inventaires de 2023-2024. Des mesures d'atténuation sont également présentées à la section 7.2.2 de l'étude d'impact.

Les activités associées au dragage des abords d'infrastructures portuaires ont généralement peu d'impacts sur les oiseaux migrateurs. En effet, le site des installations portuaires est déjà un secteur anthropisé et par conséquent, il y a un niveau de dérangement chronique associé aux activités régulières du quai. ECCC a donc peu de préoccupation en lien avec les effets sur les oiseaux migrateurs, à condition que les mesures d'atténuation appropriées soient mises en œuvre. L'initiateur de projet a présenté certaines mesures d'atténuation pour réduire les impacts sur les oiseaux aquatiques dont : le respect de la période de travail prévue pour les travaux (c'est-à-dire l'évitement de la période de migration printanière et d'une partie de la migration automnale des oiseaux aquatiques), la réduction de la dispersion des matières en suspension au-delà des aires draguées et du site de rejet en eau libre, la gestion en milieu terrestre des eaux d'assèchement des sédiments, ainsi que des mesures de prévention des fuites et des déversements.

Le rejet des sédiments en milieu aquatique n'est généralement pas dérangeant pour les oiseaux puisqu'ils peuvent se déplacer vers des habitats similaires. Cependant, si des sédiments sont contaminés au-delà de la concentration d'effet occasionnel (CEO), l'initiateur du projet mentionne qu'ils seront alors gérés en milieu terrestre, conformément aux critères environnementaux en vigueur. Les sédiments seront déchargés dans un bassin d'assèchement aménagé sur le site portuaire puis transportés par camion vers un lieu de disposition autorisé.

Ainsi, pour l'étape de l'analyse d'acceptabilité, il sera important de :

- Identifier sur une carte le lieu du bassin d'assèchement des sédiments afin d'analyser les effets potentiels sur les oiseaux migrateurs fréquentant le site;
- Décrire les effets sur les oiseaux migrateurs et les oiseaux migrateurs en péril potentiellement présents dans l'aire du projet;
- Identifier les mesures d'évitement, d'atténuation, de surveillance et de suivi que le promoteur s'engage à mettre en œuvre afin d'éviter ou d'amoindrir les effets du projet sur les oiseaux migrateurs et les oiseaux migrateurs en péril.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Suzie Thibodeau	Coordonnatrice régionale, Évaluations environnementales, Environnement et Changement climatique Canada		2026/05/25
Karine Menezes	Cheffe, Évaluations environnementales, Environnement et Changement climatique Canada		2026/05/25

Clause(s) particulière(s) :

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

Référence

CIMA+, 2026. Addenda 1 – Première série de réponses aux questions et commentaires – Programme décennal de dragage d'entretien – Installations portuaires de Rimouski. Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie. Version finale (R01203A), 76 p. + annexes

Période des travaux et gestion terrestre des sédiments

L'initiateur présente les périodes de restriction pour le poisson et son habitat et indique que la réalisation des travaux de dragage et de rejet en eaux libres doit s'effectuer entre le 5 juillet et le 31 mars. ECCC comprend que ces travaux pourraient donc avoir lieu pendant la période de nidification des oiseaux migrateurs, incluant ceux en péril. L'initiateur mentionne d'ailleurs en réponse à la question QC-26 a) que si des travaux de préparation de site étaient requis en période de nidification, les effets potentiels seraient le risque de dérangement ou de destruction de nids. L'EI ne présente aucune mesure d'atténuation advenant que des espèces nichant au sol soient présentes sur le site. Concernant le dérangement par le bruit et les vibrations, ECCC prend note que l'initiateur prévoit réduire les impacts en maintenant la machinerie en bon état, évitant le fonctionnement inutile au ralenti et privilégiant les alarmes de recul à large bande. Il ne semble toutefois pas prévoir de prendre des mesures particulières, comme pour la surveillance des niveaux sonores, advenant que les travaux de gestion terrestre des sédiments aient lieu durant la période de nidification et que des oiseaux migrateurs nichent à proximité de ces activités. Or, le bruit plus élevé qu'environ 50 dB fait partie des sources de perturbation importantes pour les oiseaux en nidification.

Recommandations :

- Advenant que de la gestion terrestre de sédiments ait lieu durant la période de nidification, identifier et expliquer les mesures d'évitement, d'atténuation, de surveillance et de suivi qui seront prises afin d'éviter de tuer, blesser ou perturber des oiseaux migrateurs qui pourraient nicher au sol et de détruire leurs œufs et leurs nids.
- Identifier également toutes les mesures qui seront mises en œuvre afin d'éviter ou de réduire le dérangement des oiseaux qui pourraient nicher à proximité du site.

Bassins d'assèchement

Dans sa réponse à la question QC-26 a), l'initiateur mentionne que les effets potentiels associés à la gestion terrestre des sédiments comprennent notamment le risque d'attraction des oiseaux vers les sédiments humides, les eaux de décantation ou les surfaces boueuses ainsi que le risque de contact avec des sédiments contaminés ou des eaux de drainage. Les mesures qu'il prévoit prendre pour réduire ces risques ne sont toutefois pas énoncées.

Recommandation :

- En ce qui concerne la gestion terrestre des sédiments, identifier et détailler toutes les mesures d'évitement, d'atténuation, de surveillance et de suivi que l'initiateur s'engage à mettre en œuvre afin d'éviter ou d'amoindrir les effets du projet sur les oiseaux migrateurs en lien avec les bassins d'assèchement.

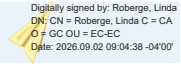
Hirondelle de rivage

Pour la gestion terrestre des sédiments, il est prévu que ceux-ci soient asséchés avant leur transport pour disposition à l'extérieur du site. L'EI ne décrit pas la méthode d'empilement des sédiments si l'initiateur choisit l'assèchement passif dans un bassin d'assèchement. En réponse à la question QC-26 b), il est mentionné que l'Hirondelle de rivage a été observée de façon occasionnelle dans la zone d'étude restreinte. Dépendamment de la nature des sédiments, du profilage prévu pour leur assèchement et du moment de l'année où ils seraient entreposés, il n'est pas impossible que l'espèce puisse les utiliser pour installer son nid advenant qu'elle soit présente dans la zone d'étude restreinte. En effet, cet oiseau est très attiré par les sablières et les gravières, les amas de sable et de terre, ainsi que les talus sablonneux en bordure des plans d'eau et des chemins. Selon l'information présentée, il n'est pas clair si les piles de sédiments (selon la méthode choisie) seront susceptibles de créer des talus propices à l'espèce.

Recommandation :

- Décrire les mesures d'évitement, d'atténuation, de surveillance et de suivi qui seront prises si l'entreposage des sédiments pour leur assèchement est prévu pendant la période de nidification de l'Hirondelle de rivage et qu'il est susceptible de créer des talus présentant les caractéristiques recherchées par l'espèce pour y installer son nid. ECCC recommande à l'initiateur de s'inspirer du document suivant pour l'élaboration de ces mesures : [L'hirondelle de rivage \(Riparia riparia\) : dans les sablières et les gravières 2022 - Canada.ca](#)

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Linda Roberge	Analyste, Évaluations environnementales, Environnement et Changement climatique Canada	Roberge, Linda 	2026/09/02

Karine Menezes	Cheffe, Évaluations environnementales, Environnement et Changement climatique Canada	Menezes, Karine	Digitally signed by Menezes, Karine Date: 2026.09.02 11:35:05 -04'00'	2026/09/02
Clause(s) particulière(s) :				

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

3

Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?		Choisissez une réponse	
Justification :			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures
Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Programme décennal de dragage d'entretien	
Initiateur de projet	Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie	
Numéro de dossier	3211-02-327	
Dépôt de l'étude d'impact	2026/03/04	
Présentation du projet : Situé au cœur de la ville de Rimouski, dans le Bas-Saint-Laurent, le port de Rimouski a une vocation commerciale, scientifique et touristique. La Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) assure la gestion des installations portuaires de Rimouski depuis 2020, à la suite du transfert de propriété du Gouvernement du Canada (Transports Canada) au Gouvernement du Québec. Afin d'assurer son mandat en tant que responsable de la gestion des installations portuaires de Rimouski, la SPBSG prévoit réaliser un programme décennal de dragage d'entretien visant à retirer environ 364 388 m³ à l'intérieur d'un gabarit de dragage, dont la superficie totalise 205 289 m². À l'issue de cette procédure, si le projet obtient l'aval du ministre du MELCCFP, un décret sera émis, et la SPBSG devra déposer une demande d'autorisation en vertu de la LQE. De plus, une demande d'autorisation ou d'avis sera transmise au ministère Pêches et Océans Canada (MPO) en vertu de la Loi sur les pêches. Le port de Rimouski est l'une des principales installations portuaires de l'estuaire du Saint-Laurent. L'accès s'effectue par un chenal d'accès de 60 m de largeur sur environ 1,5 km de longueur, avec une profondeur moyenne de 5,2 m. L'évaluation des impacts a permis d'identifier quatre enjeux : la préservation des écosystèmes côtiers, la gestion des sédiments, le maintien de la qualité de vie de la population et le maintien des opérations portuaires		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation	
Direction ou secteur	Pêches et aquaculture commerciales - DEIPPA	
Avis conjoint	Sans objet	
Région	01 - Bas-Saint-Laurent	
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact	
Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	Choisissez une réponse
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
- Thématiques abordées : - Référence à l'étude d'impact : - Texte du commentaire :	La lecture des passages de l'étude référant aux pêcheurs commerciaux laisse croire que la consultation de ces intervenants s'est faite sommairement et que d'autres intervenants qui auraient dû l'être ne l'ont pas été : par exemple, les transformateurs de produits marins qui s'approvisionnent de ces pêcheurs. Aussi, l'octroi de nouveaux permis de pêche exploratoire au homard dans la zone 19 pourrait entraîner un achalandage accru du nombre de navires de pêche commerciaux dans le port. Commentaire 1 : Section 3.5.2 de l'étude Commentaire 2 : Tableau 5.3.5.4 de l'étude Commentaire 3 : Figure 7.2.4 et page 201 de Commentaire 1 : L'importance de réaliser rapidement des opérations de dragage afin d'assurer un accès sécuritaire aux navires de pêche fréquentant ou susceptibles de fréquenter le port de Rimouski est corrélée avec le manque de solutions alternatives pour relocaliser

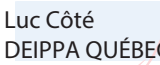
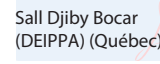
temporairement les navires de pêche fréquentant ce port. Il faudrait toutefois voir avec les pêcheurs commerciaux si le port de Matane peut effectivement constituer une alternative en cas d'indisponibilité du port de Rimouski pour accueillir des pêcheurs commerciaux et dans l'affirmative, quelles seraient les conditions requises pour ce faire. Compte-tenu des dépenses supplémentaires que cela pourrait entraîner, les transformateurs des captures débarquées au port de Rimouski devaient aussi être consultés. Il s'agit de Pêcheries de L'Estuaire Inc, Chasse-Marrée Inc et de 9165-5837 Québec Inc. - Corail St-Laurent Inc.

Commentaire 2 : Le port accueille actuellement une quinzaine de navires de pêche commerciale à titre de port d'attache. Ces navires y débarquent essentiellement, selon la saison de pêche spécifique à chaque espèce, du crabe des neiges, du homard, du buccin (bourgot) et de l'oursin. Certains de ces navires ont le double permis de pêche à la fois pour le crabe des neiges et le homard : leur saison de pêche sont donc allongées. Les saisons de pêche de ces espèces se répartissent comme illustré au tableau 1. À noter aussi que les pêcheurs commerciaux débarquent quotidiennement leurs captures, généralement entre 14 h00 et la fin de la soirée et que ces captures sont hautement périssables. Le homard, le crabe des neiges et dans une moindre mesure le buccin sont les espèces présentant les plus forts volumes de débarquements, et aussi les plus payantes, tant pour les pêcheurs que pour les transformateurs. Comment l'initiateur du projet entend-il concilier ses activités avec ces cet achalandage à quai, d'autant plus que 3 navires supplémentaires de pêche au homard pourraient fréquenter le port (source : Maître du port de Rimouski).

Commentaire 3 : La protection de la reproduction et de l'incubation des oeufs de capelan et de hareng ne représente aucun enjeu au point de vue des pêcheries commerciales précitées. À la fin du formulaire, les cartes des zones de pêche pour les espèces précitées ont été insérées, ce qui permet de relativiser la surface de ces zones par rapport à l'aire de rejet prévue des déblais.

Commentaire 4 : Puisque l'étude prévoit que les activités de dragage pourraient perturber la circulation des embarcations des pêcheurs, l'idée d'un plan de communication à l'intention de tous les usagers du port étant intéressante, l'initiateur pourrait-il inclure tous les pêcheurs commerciaux fréquentant le port ainsi que les 3 transformateurs précités qui achètent leurs captures dans son plan de communication aux usagers et aussi répondre à leurs besoins spécifiques? Dans l'affirmative, pourrait-il inclure des items tels que la (non) possibilité d'effectuer à quai des travaux de pré-hivernement sur les navires de pêche commerciale avant de les mettre au sec.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Luc Côté	Cliquez ici pour entrer du texte.	 Signature numérique de Luc Côté DEIPPA QUÉBEC Date : 2026.08.28 08:04:14 -04'00'	Cliquez ici pour entrer une date.
Djiby B. Sall	Cliquez ici pour entrer du texte.	 Signature numérique de Sall Djiby Bocar (DEIPPA) (Québec) Date : 2026.08.28 09:17:40 -04'00'	Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

2

Avis de recevabilité à la suite
du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

L'étude d'impact est recevable

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées : La lecture des passages de l'étude référant aux pêcheurs commerciaux laisse croire que la consultation de ces intervenants s'est faite sommairement et que d'autres intervenants qui auraient dû l'être ne l'ont pas été : par exemple, les transformateurs de produits marins qui s'approvisionnent de ces pêcheurs. Aussi, l'octroi de nouveaux permis de pêche exploratoire au homard dans la zone 19 pourrait entraîner un achalandage accru du nombre de navires de pêche commerciaux dans le port.

- Référence à l'addenda : PR5.2 Réponses aux questions et commentaires - Volume 1 Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie Programme décennal de dragage d'entretien – Installations portuaires de Rimouski Dossier : 3211-02-327 ADDENDA 1 – PREMIÈRE SÉRIE DE RÉPONSES AUX QUESTIONS ET COMMENTAIRES Questions 32et 33 - Texte du commentaire : Question 32 : Dans sa réponse, l'initiateur confirme que les activités portuaires auront préséance sur les activités de dragage. Il précise que cela inclut les débarquements à quai des pêcheurs commerciaux qui ne seront pas entravés par les activités de dragage, puisqu'une coordination des travaux et des activités sera réalisée en amont avec les usagers. Le fait que l'initiateur ne prévoit pas de consultation des transformateurs de captures débarqués au port de Rimouski trouve une alternative dans la réponse qu'il fournit à la question 33. QUESTION 33 : L'initiateur indique que les trois transformateurs (...) qui achètent leurs captures (au port de Rimouski) seront ajoutés aux communications lorsqu'elles concerneront des éléments liés à la circulation terrestre au port. Le plan de communication inclura les besoins spécifiques à chacun. Aussi, l'initiateur confirme que les activités de dragage n'auront donc pas d'impact sur les travaux de pré-hivernement des navires de pêche commerciale. EN FOI DE QUOI, le MAPAQ estime que les questions qu'il a posées à l'initiateur ont été répondues par lui à son entière satisfaction et qu'il considère, pour ses interventions, l'étude d'impact maintenant recevable.												
Signature(s)												
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Nom</th> <th>Titre</th> <th>Signature</th> <th>Date</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Cliquez ici pour entrer du texte.</td> <td>Cliquez ici pour entrer du texte.</td> <td> Luc Côté DEIPPA QUÉBEC Signature numérique de Luc Côté DEIPPA QUÉBEC Date : 2026.08.28 08:05:59 -04'00' </td> <td>Cliquez ici pour entrer une date.</td> </tr> <tr> <td>Cliquez ici pour entrer du texte.</td> <td>Cliquez ici pour entrer du texte.</td> <td> Sall Djiby Bocar (DEIPPA) (Québec) Signature numérique de Sall Djiby Bocar (DEIPPA) (Québec) Date : 2026.09.01 11:59:01 -04'00' </td> <td>Cliquez ici pour entrer une date.</td> </tr> </tbody> </table>	Nom	Titre	Signature	Date	Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.	Luc Côté DEIPPA QUÉBEC Signature numérique de Luc Côté DEIPPA QUÉBEC Date : 2026.08.28 08:05:59 -04'00'	Cliquez ici pour entrer une date.	Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.	Sall Djiby Bocar (DEIPPA) (Québec) Signature numérique de Sall Djiby Bocar (DEIPPA) (Québec) Date : 2026.09.01 11:59:01 -04'00'	Cliquez ici pour entrer une date.
Nom	Titre	Signature	Date									
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.	Luc Côté DEIPPA QUÉBEC Signature numérique de Luc Côté DEIPPA QUÉBEC Date : 2026.08.28 08:05:59 -04'00'	Cliquez ici pour entrer une date.									
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.	Sall Djiby Bocar (DEIPPA) (Québec) Signature numérique de Sall Djiby Bocar (DEIPPA) (Québec) Date : 2026.09.01 11:59:01 -04'00'	Cliquez ici pour entrer une date.									
Clause(s) particulière(s) :												

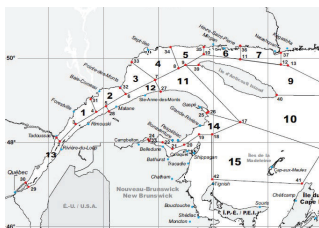
ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

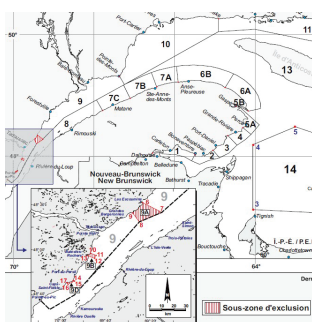
3	Avis d'acceptabilité environnementale du projet												
Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?	Choisissez une réponse												
Justification :													
Signature(s)													
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Nom</th> <th>Titre</th> <th>Signature</th> <th>Date</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Cliquez ici pour entrer du texte.</td> <td>Cliquez ici pour entrer du texte.</td> <td></td> <td>Cliquez ici pour entrer une date.</td> </tr> <tr> <td>Cliquez ici pour entrer du texte.</td> <td>Cliquez ici pour entrer du texte.</td> <td></td> <td>Cliquez ici pour entrer une date.</td> </tr> </tbody> </table>	Nom	Titre	Signature	Date	Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.	Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.	
Nom	Titre	Signature	Date										
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.										
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.										
Clause(s) particulière(s) :													

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

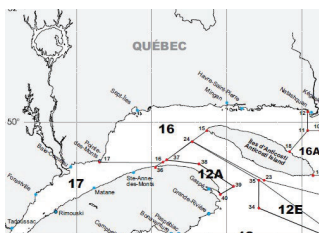
Zone de pêche au buccin



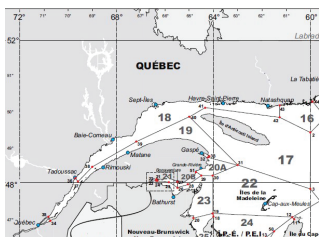
Zone de pêche à l'oursin



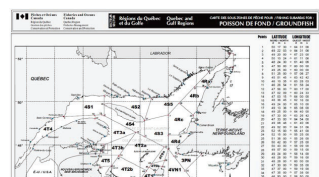
Zone de pêche au crabe des neiges



Zone de pêche au homard



Zone de pêche au poisson de fond



Au besoin, utilisez l’emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

Périodes de pêche selon les espèces

ESPÈCE	PÊCHE DE PRINTEMPS	PÊCHE D'AUTOMNE
Poisson de fond	Du 15 avril au 23 juin	Du 2 août au 1 ^{er} octobre
Buccin (bourgot)	Du 8 avril au 15 mai	Du 15 juillet au 30 octobre
Oursin vert	Aucune	D'août à décembre
Homard (zone 19)	Du 11 mai au 15 juillet	Aucune
Crabe des neiges (zone 17)	Du 30 mars au 30 juin	Aucune

Titre du tableau

Insérer un tableau au besoin en format image.

Titre du tableau

Insérer un tableau au besoin en format image.

Titre du tableau

Insérer un tableau au besoin en format image.

Titre du tableau

Insérer un tableau au besoin en format image.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Programme décennal de dragage d'entretien	
Initiateur de projet	Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie	
Numéro de dossier	3211-02-327	
Dépôt de l'étude d'impact	2026/03/04	
Présentation du projet : Situé au cœur de la ville de Rimouski, dans le Bas-Saint-Laurent, le port de Rimouski a une vocation commerciale, scientifique et touristique. La Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) assure la gestion des installations portuaires de Rimouski depuis 2020, à la suite du transfert de propriété du Gouvernement du Canada (Transports Canada) au Gouvernement du Québec. Afin d'assurer son mandat en tant que responsable de la gestion des installations portuaires de Rimouski, la SPBSG prévoit réaliser un programme décennal de dragage d'entretien visant à retirer environ 364 388 m3 à l'intérieur d'un gabarit de dragage, dont la superficie totalise 205 289 m2. À l'issue de cette procédure, si le projet obtient l'aval du ministre du MELCCFP, un décret sera émis, et la SPBSG devra déposer une demande d'autorisation en vertu de la LQE. De plus, une demande d'autorisation ou d'avis sera transmise au ministère Pêches et Océans Canada (MPO) en vertu de la Loi sur les pêches. Le port de Rimouski est l'une des principales installations portuaires de l'estuaire du Saint-Laurent. L'accès s'effectue par un chenal d'accès de 60 m de largeur sur environ 1,5 km de longueur, avec une profondeur moyenne de 5,2 m. L'évaluation des impacts a permis d'identifier quatre enjeux : la préservation des écosystèmes côtiers, la gestion des sédiments, le maintien de la qualité de vie de la population et le maintien des opérations portuaires		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD)	
Direction ou secteur	Direction de l'environnement	
Avis conjoint	Direction générale du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, Direction du transport et de la stratégie maritime et Direction générale de la sécurité et du camionnage	
Région	11 - Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1

Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.		L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?		
- Thématiques abordées : - Référence à l'étude d'impact : - Texte du commentaire :	Transport maritime 4. Description du projet 6. Identification des enjeux, des activités du projet et des composantes valorisées de l'environnement Évaluation des impacts (chap. 7 à 9) Il importe de mentionner que le port de Rimouski est la propriété MTMD, lequel en confie la gestion à la SPBSG. Celle-ci agit donc à titre de mandataire du MTMD. Également, le port de Rimouski est le port d'attache du Bella Desgagné, navire responsable de la desserte maritime de la Basse-Côte-Nord. Ce service est entièrement financé par des crédits du	

MTMD, via une entente avec la Société des traversiers du Québec. Il s'agit d'un service public. Aussi, le port de Rimouski accueille un pétrolier qui, à partir de ce site, approvisionne l'ensemble des stations-services du Bas-Saint-Laurent et de la Haute Gaspésie. Ces deux occupants portuaires d'importance ont déjà manifesté à la SPBSG et au MTMD des enjeux critiques rattachés au niveau d'eau critique causé par la sédimentation du chenal d'accès et des quais.

Ainsi, en raison de l'accumulation récurrente d'importantes quantités de sédiments au Port de Rimouski, le dragage du chenal d'accès et des zones d'amarrage est indispensable aux manœuvres sécuritaires des navires, mais aussi à l'optimisation économique, sociale et environnemental des activités du port.

Au regard du volume de dragage anticipé, environ 364 388 m³, le programme de dragage décennal d'entretien envisagé par la SPBSG est soumis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. La présente étude d'impact sur l'environnement (ÉIE) est réalisée conformément à la méthode du Guide sur la méthode d'analyse des impacts structurés par enjeu (MELCCFP, 2023). L'étude indique que les activités du projet (dragage, rejet en eau libre et/ou à terre des sédiments) ont le potentiel de modifier de façon significative les composantes valorisées de l'environnement (CVE) sur les enjeux de type environnemental, social et économique.

Diverses mesures d'atténuation des impacts sur l'environnement sont ainsi envisagées par le promoteur (SPBSG) dans l'ÉIE selon les enjeux identifiés et leurs évaluations.

Enjeu social, maintien des activités et de la qualité de vie à proximité du port. Il ressort de l'évaluation des principales CVE (climat sonore, qualité de l'air, autres accès au port) pendant les travaux que la mise en œuvre des mesures d'atténuation ciblées diminuera l'importance de l'impact, résultant en un impact résiduel jugé « négative-mineure » pour les trois CVE retenues.

Enjeu de maintien des opérations portuaires. Les CVE sont évaluées pour les activités économiques, tant pour les usagers du port que pour les Premières Nations et la sécurité de la navigation. Ces activités sont toutes essentielles pour le bien-être des usagers, l'économie locale et régionale. L'ÉIE indique que l'application des mesures d'atténuation envisagées lors des travaux entraînera un impact résiduel considéré comme « positif majeur » pour les activités économiques et comme « positif moyen » pour la sécurité de la navigation.

En somme, l'évaluation des impacts combinée à l'application des mesures d'atténuation des principaux enjeux identifiés, permet de penser que les travaux envisagés n'entraîneront pas des effets cumulatifs assez significatifs pour remettre en cause la réalisation du projet de dragage décennal au port de Rimouski. Par conséquent, la Direction du transport et de la stratégie maritime est en accord avec les évaluations d'impacts réalisées par la SPBSG. De ce fait, nous jugeons l'ÉIE recevable en l'état actuel.

- Thématiques abordées :
 - Référence à l'étude d'impact :
 - Texte du commentaire :

Projets et travaux du MTMD à considérer dans l'étude d'impact

7.3 Enjeu 2 - Gestion des sédiments

4.2.1.3 Gestion des sédiments dragués

Les sédiments dragués seront gérés en partie en milieu terrestre. Il est mentionné dans l'étude d'impact que si la procédure avec assèchement des sédiments est choisie, le transport et le dépôt des sédiments asséchés dans un lieu autorisé (site de Bécancour) représentent 79 voyages de camion. Si c'est la procédure sans assèchement des sédiments qui est choisie, le nombre de voyages de camions requis équivaut à un peu plus de 273 voyages aller-retour vers le site de Bécancour, 6 jours/semaine de 7 h à 18 h.

Le MTMD souhaite informer l'initiateur du projet que si des travaux de dragage nécessitant du transport de sédiments se réalisent en 2027, des travaux sont prévus en 2027 à proximité du port de Rimouski (remplacement de feu de circulation), sur le réseau de camionnage que devront emprunter les camions pour se rendre sur l'autoroute 20 et à Bécancour (asphaltage sur la montée Industrielle-et-Commerciale ainsi qu'un ajout d'une voie de virage à l'intersection de la montée et du chemin du Sommet). Ces travaux pourraient avoir des impacts sur la circulation routière et sur le réseau de camionnage. D'où l'importance pour l'initiateur du projet de tenir compte de ces travaux dans ses réflexions et ses choix en matière de gestion des sédiments dragués tout en s'assurant d'avoir des liens de communication étroits avec le MTMD (Direction générale du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine) afin d'arrimer les travaux associés au dragage d'entretien du port de Rimouski en 2027 avec la programmation des travaux routiers de la direction générale territoriale.

- Thématiques abordées :
 - Référence à l'étude d'impact :

Circulations des camions

4.1.3.1 Gestion en milieu terrestre

5.3.5 Utilisation du territoire

7.4 Enjeu 3 - Maintien de la qualité de vie de la population

- Texte du commentaire :

L'initiateur du projet doit préciser les itinéraires retenus pour le transport des sédiments, incluant les routes locales et les intersections les plus sollicitées, ainsi que les critères ayant guidé ces choix.

L'étude d'impact mentionne une hausse du trafic sur la jetée est et sur la route d'accès menant au port ainsi que des risques de collisions avec les autres usagers de la route (page 196 : 7.4.1.3 activités récréatives). Toutefois, elle ne présente pas d'analyse détaillée de sécurité routière.

Une évaluation plus approfondie doit être réalisée par l'initiateur du projet afin d'identifier :

 - Les intersections et segments routiers les plus à risque;
 - Les conflits possibles avec les usagers vulnérables;
 - Les besoins en signalisation temporaire, en contrôle de la circulation ou en escorte de camions.

• Thématiques abordées :

• Référence à l'étude d'impact :

Bruit

7.4.1.1.1 Climat sonore

7.4.2 Mesures d'atténuation

• Texte du commentaire :

La seule mesure d'atténuation proposée relativement au bruit, soit le transport des sédiments contaminés entre 7 h et 19 h, apparaît insuffisante. L'initiateur du projet doit décrire plus en détail les mesures prévues pour limiter le bruit généré par les camions pour les populations riveraines.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Julie Milot	Directrice, Direction de l'environnement		2026/04/08
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

Cet avis est un avis conjoint de la Direction générale du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, de la Direction du transport et de la stratégie maritime et de la Direction générale de la sécurité et du camionnage. Bien que compilé par la Direction de l'environnement, le contenu de cet avis reste sous la responsabilité ces unités, selon leurs mandats respectifs.

2

Avis de recevabilité à la suite

du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

L'étude d'impact est recevable

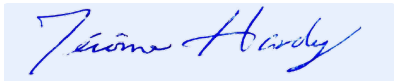
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

• Thématiques abordées :

• Référence à l'addenda :

• Texte du commentaire :

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Jérôme Hardy, en remplacement de Julie Milot.	Directeur, Direction de l'environnement		2026/08/28

Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			
Cet avis est un avis conjoint de la Direction générale du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, de la Direction du transport et de la stratégie maritime et de la Direction générale de la sécurité et du camionnage. Bien que compilé par la Direction de l'environnement, le contenu de cet avis reste sous la responsabilité ces unités, selon leurs mandats respectifs.			

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

3

Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?		Choisissez une réponse	
Justification :			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Programme décennal de dragage d'entretien	
Initiateur de projet	Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie	
Numéro de dossier	3211-02-327	
Dépôt de l'étude d'impact	2026/03/04	
Présentation du projet : Situé au cœur de la ville de Rimouski, dans le Bas-Saint-Laurent, le port de Rimouski a une vocation commerciale, scientifique et touristique. La Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) assure la gestion des installations portuaires de Rimouski depuis 2020, à la suite du transfert de propriété du Gouvernement du Canada (Transports Canada) au Gouvernement du Québec. Afin d'assurer son mandat en tant que responsable de la gestion des installations portuaires de Rimouski, la SPBSG prévoit réaliser un programme décennal de dragage d'entretien visant à retirer environ 364 388 m3 à l'intérieur d'un gabarit de dragage, dont la superficie totalise 205 289 m2. À l'issue de cette procédure, si le projet obtient l'aval du ministre du MELCCFP, un décret sera émis, et la SPBSG devra déposer une demande d'autorisation en vertu de la LQE. De plus, une demande d'autorisation ou d'avis sera transmise au ministère Pêches et Océans Canada (MPO) en vertu de la Loi sur les pêches. Le port de Rimouski est l'une des principales installations portuaires de l'estuaire du Saint-Laurent. L'accès s'effectue par un chenal d'accès de 60 m de largeur sur environ 1,5 km de longueur, avec une profondeur moyenne de 5,2 m. L'évaluation des impacts a permis d'identifier quatre enjeux : la préservation des écosystèmes côtiers, la gestion des sédiments, le maintien de la qualité de vie de la population et le maintien des opérations portuaires		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de la Culture et des Communications	
Direction ou secteur	Direction du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	01 - Bas-Saint-Laurent	
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1

Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
• Thématiques abordées : • Référence à l'étude d'impact : • Texte du commentaire : Patrimoine archéologique et bâti 5.3.5.6 Le MCC estime que des informations essentielles à l'analyse du dossier et au positionnement actuel et subséquent du Ministère sont absentes.	Contrairement à ce qui est demandé dans la directive en lien avec le patrimoine archéologique, ainsi que les orientations ministérielles du MCC, l'initiateur de projet ne semble avoir effectué aucune étude sur le potentiel archéologique de la zone d'étude élargie ou restreinte. La seule information livrée repose sur une extraction des sites actuellement recensés par le MCC, mais dont seule une fraction des sites réels y sont contenus (non encore répertoriés). Des sites archéologiques terrestres et subaquatiques sont susceptibles d'être présents dans ou à proximité de la zone d'étude restreinte, ainsi que du site de rejet.

Dans ce cadre, le MCC, s'attend à ce qu'une étude du potentiel archéologique, couvrant minimale-ment l'espace littoral et le milieu subaquatique, soit effectuée. Il en est de même des interventions terrain inhérentes, le cas échéant.

Le tout est ainsi attendu préalablement à l'étape de la vérification de l'acceptabilité. Pour en savoir plus sur le sujet, il est notamment possible de consulter le guide suivant : ([https://cdn-con-tenu.quebec.ca/cdn-contentu/adm/min/culture-communications/documents/patrimoine/archeo-logie/Guide_initiateur_projet_2015.pdf](https://cdn-contentu.quebec.ca/cdn-contentu/adm/min/culture-communications/documents/patrimoine/archeologie/Guide_initiateur_projet_2015.pdf)).

En outre, si l'on se penche aussi sur la question du patrimoine bâti, il n'est évoqué dans l'étude que les éléments possédant un statut en vertu de la Loi sur le Patrimoine culturel, alors que ceux-ci se positionnent en dehors de la zone élargie. Le patrimoine bâti ne se limite toutefois pas qu'aux bâtiments ou structures possédant un statut, ceci tel qu'explicité dans le guide à ce sujet ([https://cdn-contentu.quebec.ca/cdn-contentu/adm/min/culture-communications/documents/patri-moine/GM-etude-impact-environnement.pdf](https://cdn-contentu.quebec.ca/cdn-contentu/adm/min/culture-communications/documents/patrimoine/GM-etude-impact-environnement.pdf)). Dans ce cadre, le MCC demande que l'initiateur du projet prenne en compte les orientations ministérielles et bonifie les informations fournies. Plus précisément, le Ministère s'attend à une description qualitative et quantitative du cadre bâti de la zone à l'étude (avec photographies), ce qui pourrait notamment comprendre les diverses struc-tures portuaires, d'autant plus que le développement portuaire dans le secteur débute au 19^e siècle.

Enfin, le Ministère désire poser la question suivante : au cours des dix prochaines années, est-ce que des travaux sont susceptibles d'être réalisés à l'extérieur de l'aire de dragage et du site de re-jet en eau libre tel que circonscrit dans la documentation fournie ? Si oui quelles seront les modali-tés d'intervention qui seront déployées concernant le patrimoine culturel ?

En bref, il est demandé que soient déposés les éléments suivants pour que le processus d'analyse de la recevabilité puisse être complété :

- l'étude de potentiel archéologique couvrant minimalement l'espace riverain et le milieu subaqua-tique de la zone d'étude;
- le rapport présentant les résultats de l'inventaire archéologique le cas échéant;
- la description quantitative et qualitative du cadre bâti de la zone d'étude;
- la réponse à la question précédente.

Après le dépôt et l'analyse de ces éléments, il sera possible d'évaluer si la documentation est com-plète et permet de mesurer subséquemment l'impact réel du projet et son acceptabilité.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Tommy Simon Pelletier	Archéologue		2026/03/16
Gabrielle Paquette	Directrice		2026/03/17
Clause(s) particulière(s) :			

2

Avis de recevabilité à la suite

du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes.

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

Thématiques abordées :

Archéologie et bâti

Référence à l'addenda :

QC-36

•

Texte du commentaire :

Le MCC estime que le demandeur n’a pas fourni la documentation nécessaire concernant le patrimoine archéologique. Il répond toutefois à la directive concernant la question du bâti.

Le MCC demande que la production d’une étude de potentiel archéologique subaquatique de la zone d’étude restreinte soit effectuée dès la présente étape. Il en est de même de la réalisation d’un inventaire archéologique subséquent portant sur les composantes qui pourraient être affectées, directement ou indirectement, par le projet si l’étude de potentiel le recommandait.

Dans la réponse fournie, l’initiateur tire lui-même les conclusions sur un sujet d’étude dont il n’a pas l’appui d’un avis professionnel dans le domaine (qui devrait être l’étude de potentiel), concentre son argumentaire uniquement sur les travaux effectués par le passé et ne considère pas les impacts possibles sur les abords de la zone de travaux actuellement visés (zone d’étude restreinte). En outre, concernant les deux programmes décennaux mentionnés, le MCC ne semble pas avoir été consulté sur ces dossiers. De plus, une étude de potentiel archéologique réalisée pour le secteur du port de Gros-Cacouna en 2006 (Archéos inc.) ne conclut pas de façon aussi catégorique à l’absence de potentiel archéologique dans ce secteur.

Archéos inc.,
2006 Évaluation du potentiel archéologique maritime de l’île du Gros-Cacouna, Golder Associates, 29 pages. Consulté le 14 juillet 2026, site : <https://voute.bape.gouv.qc.ca/dl/?id=00000478611>.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Tommy Pelletier	Archéologue		2026/08/14
Gabrielle Paquette	Directrice		2026/09/01
Clause(s) particulière(s) :			

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d’être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l’acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d’atténuation ou de suivi.

3

Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l’initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?

Choisissez une réponse

Justification :

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Programme décennal de dragage d'entretien	
Initiateur de projet	Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie	
Numéro de dossier	3211-02-327	
Dépôt de l'étude d'impact	2026/03/04	
Présentation du projet : Situé au cœur de la ville de Rimouski, dans le Bas-Saint-Laurent, le port de Rimouski a une vocation commerciale, scientifique et touristique. La Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) assure la gestion des installations portuaires de Rimouski depuis 2020, à la suite du transfert de propriété du Gouvernement du Canada (Transports Canada) au Gouvernement du Québec. Afin d'assurer son mandat en tant que responsable de la gestion des installations portuaires de Rimouski, la SPBSG prévoit réaliser un programme décennal de dragage d'entretien visant à retirer environ 364 388 m³ à l'intérieur d'un gabarit de dragage, dont la superficie totalise 205 289 m². À l'issue de cette procédure, si le projet obtient l'aval du ministre du MELCCFP, un décret sera émis, et la SPBSG devra déposer une demande d'autorisation en vertu de la LQE. De plus, une demande d'autorisation ou d'avis sera transmise au ministère Pêches et Océans Canada (MPO) en vertu de la Loi sur les pêches. Le port de Rimouski est l'une des principales installations portuaires de l'estuaire du Saint-Laurent. L'accès s'effectue par un chenal d'accès de 60 m de largeur sur environ 1,5 km de longueur, avec une profondeur moyenne de 5,2 m. L'évaluation des impacts a permis d'identifier quatre enjeux : la préservation des écosystèmes côtiers, la gestion des sédiments, le maintien de la qualité de vie de la population et le maintien des opérations portuaires.		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Vous devez choisir votre ministère ou organisme	
Direction ou secteur	Direction régionale des autorisations environnementales	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	01 – Bas-Saint-Laurent	
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact	
Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
- Thématiques abordées : - Référence à l'étude d'impact : - Texte du commentaire :	

Dragage d'urgence

Étude d'impact – Volume 1 – Sections 2.4.1.1 et 4.2.1.1

L'étude d'impact ne permet pas de déterminer si les travaux de dragage d'urgence de 2025 sont terminés. Dans un tel contexte, l'état de référence utilisé pour la planification des interventions et l'estimation des volumes de dragage pour la période du programme n'est pas valide, puisque les volumes déjà extraits lors des travaux d'urgence n'ont pas été soustraits. L'étude devrait préciser l'état d'avancement des travaux d'urgence, et ajuster la planification du dragage initial (et des entretiens subséquents) afin d'éviter le surdragage et les perturbations prolongées dans le milieu aquatique, le cas échéant.

Rejets en eau libre

Étude d'impact – Volume 1 – Sections 4.1.3.2, 4.1.3.3 et 7.2.1.3

Capacité de la cellule de rejet

Selon l'étude d'impact, le site de dépôt en eau libre dispose d'une capacité totale estimée à environ 447 421 m³. À ce jour environ 230 000 m³ y ont été déposés, ce qui porte la capacité résiduelle disponible à environ 217 500 m³. Selon l'étude d'impact, cette capacité a été jugée suffisante pour l'ensemble du programme, sous réserve d'un suivi bathymétrique continu. Cependant, le programme d'entretien prévoit un volume total maximal d'environ 364 388 m³ sur un horizon de dix ans (incluant le dragage initial ainsi que les opérations d'entretien planifiées). Un écart est donc constaté entre la disponibilité théorique du site de rejet et les besoins anticipés en dragage à moyen terme. Comme mentionné précédemment, les volumes associés au dragage d'urgence et rejetés en eau libre ne sont pas précisés.

Dans l'éventualité d'un rejet en mer, l'étude devrait préciser comment la capacité résiduelle actuelle du site de rejet (site D) sera respectée. Les options de gestion prévues (réduction des volumes, sites alternatifs, etc.) pour assurer le respect de la capacité autorisée du site de rejet devront être précisées.

Il convient de mentionner que l'étude d'impact ne permet pas de valider que l'accumulation progressive des sédiments, dans un contexte de changements climatiques, a été intégrée à l'échelle du programme décennal. Les volumes projetés des sédiments pourraient donc être sous-évalués.

Impacts des rejets en eau libre

L'étude d'impact tend à minimiser les effets des travaux d'immersions répétées et prolongées des sédiments sur les communautés benthiques, en considérant que les travaux ne sont pas significatifs de manière locale. La comparaison de scénarios de gestion des sédiments montre que le rejet en eau libre est la solution à privilégier pour les sédiments de classe 1. Cette conclusion repose donc essentiellement sur le critère de contamination chimique des sédiments et sur les résultats modélisés des MES. Cependant, l'absence de contamination sédimentaire n'implique pas pour autant l'absence d'autres impacts écologiques sur le milieu et ne devrait pas constituer le seul critère d'évaluation. L'étude devrait donc intégrer une analyse des impacts biologiques réels, issues d'autres dragages, par exemple. Nous constatons qu'un état de référence des communautés biologiques, établi à partir d'inventaires réalisés en 2023-2024, et incluant la faune benthique au site de rejet en eau libre, est disponible. En revanche, aucun suivi écologique ne semble avoir été documenté pour caractériser les communautés benthiques après des opérations de dragage ou de rejets en mer. L'étude de comparaison disponible à cet égard est ancienne (Biorex, 2008) et ne couvre pas l'ensemble du secteur de rejet. La réversibilité de cet impact est donc seulement supposée à partir de la littérature et de la résilience attendue du milieu. La sensibilité des organismes benthiques à l'enfouissement répété et à la modification granulométrique n'est donc pas suffisamment documentée.

Recommandation : Étant donné la diversité et le rôle fonctionnel des communautés benthiques identifiés au site de rejet (résultats d'inventaires 2023 et 2024), il apparaît essentiel de fournir une évaluation des impacts du rejet des sédiments en mer en s'appuyant sur des données post-immersion, recueillies à partir de travaux antérieurs ou à l'issue de la première campagne de dragage initial pour ce projet. Un tel suivi permettrait de valider l'hypothèse de réversibilité et de résilience du milieu avancée dans l'étude.

Gestion des sédiments dragués

Étude d'impact – Volume 1 – Sections 4.1.3.1 et 4.2.1.3

Selon l'étude d'impact, le mode de gestion des sédiments dragués en milieu terrestre dépendra des volumes extraits, de leur niveau de contamination et de l'espace disponible sur le site. Lorsque requis, les contraintes spatiales liées à l'assèchement et à la gestion des sédiments devront être documentées, car elles pourraient constituer un enjeu pour le déroulement des opérations de dragage et donc, au respect du calendrier des travaux (et de la période sensible pour le poisson, notamment). Au stade des autorisations ministérielles, il serait nécessaire de fournir un plan d'aménagement et de gestion détaillée pour les sédiments de dragage, précisant l'emplacement du site temporaire d'assèchement ainsi que toutes les mesures d'atténuation et de suivis associées.

Valorisation des sédiments en milieu terrestre

Étude d'impact – Volume 1 – Section 4.2.1.3

Selon l'étude d'impact, des possibilités de valorisation des sédiments ont été analysées par l'initiateur, mais aucune filière n'a été retenue à ce stade. Afin de minimiser l'impact récurrent des rejets de sédiments sur le milieu aquatique, il serait important que l'initiateur n'écarte pas la possibilité de valoriser des sédiments dragués dans le cadre de ce programme de dragage, et que des efforts soient entrepris et documentés pour la mise en œuvre de projets pilotes.

Méthodes de dragage

Étude d'impact – Volume 1 – Sections 4.2.1 et 7.2

Concernant l'enjeu lié à la préservation des écosystèmes côtiers (Enjeu 1), l'étude d'impact précise que le choix de la méthode de dragage limitant la remise en suspension des sédiments constitue une mesure de minimisation importante. Toutefois, aucune méthode n'est retenue entre le dragage mécanique et hydraulique, et il est prévu que les sédiments dragués soient rejetés en mer.

Dans ce contexte, l'étude doit préciser comment cette mesure de minimisation pourrait être mise en œuvre de manière opérationnelle. En effet, il faudrait expliquer comment le projet entend atteindre l'objectif de réduction de la remise en suspension et bénéficier de la solution à moindre impact si le choix de la méthode de dragage reste indéterminé à cette étape.

Bilan sédimentaire et érosion côtière

Étude d'impact – Volume 1 – Section 5.1.5.2

Selon l'étude d'impact, les sources et apports sédimentaires dans la zone portuaire sont clairement identifiés. Toutefois, les effets de dragage sont susceptibles de dépasser l'aire immédiate d'intervention. Dans un contexte de dragage avec des volumes importants, la dynamique hydrosédimentaire du milieu pourrait influencer la répartition des processus d'érosion et d'accumulation, ce qui pourrait impliquer des enjeux d'érosion vers des secteurs adjacents. Sans que cela constitue un impact majeur, cet aléa pourrait justifier la mise en œuvre de mesures d'évitement ou de minimisation ciblées (ex. : ajustement du calendrier des travaux, des volumes). Au stade des autorisations ministérielles subséquentes, il serait nécessaire de fournir un avis de mobilité ou une étude hydrogéomorphologique pour documenter les impacts des travaux dans les secteurs avoisinants et leur évolution. À titre indicatif, il est possible de se référer au document suivant : [Recevabilité des projets en milieux hydriques – Aide-mémoire concernant l'avis sur la mobilité des cours d'eau](#).

Besoins futurs en dragage

Étude d'impact – Volume 1 – Sections 5.1.5.3 et 11.2

La fréquence de dragage dans le cadre du programme décennal n'a pas été définie dans l'étude d'impact. Nous comprenons que les interventions seront réalisées de manière ponctuelle, en fonction des besoins réels liés à l'accumulation sédimentaire et au maintien de profondeurs sécuritaires. Nous constatons toutefois que le volume annuel maximal d'accumulation sédimentaire de 25 000 m³ est établi à partir de données de dragage historiques, et aucune modélisation des apports sédimentaires futurs n'a été présentée. L'étude d'impact mentionne qu'il existe une incertitude liée aux changements climatiques, et qu'une augmentation de la sédimentation dans le secteur demeure possible. Le projet risque d'être plus perturbateur dans un contexte climatique dégradé.

Compte tenu de la fréquence de dragage non précisée, de la variabilité spatiale de la sédimentation et de la capacité restreinte du site de rejet, l'étude d'impact devrait intégrer une analyse approfondie des volumes sédimentaires prévisibles dans le cadre du programme de dragage ainsi que les impacts cumulés sous-jacents, afin de réduire les perturbations prolongées sur le milieu aquatique. L'analyse visant à évaluer l'effet des changements climatiques sur les besoins de dragage devrait plutôt être réalisée dès l'étape des autorisations ministérielles, et non pas lors du renouvellement du programme de dragage décennal.

Caractérisation des sédiments

Étude d'impact – Volume 1 – Section 5.1.6

Selon l'étude d'impact, la qualité physico-chimique des sédiments provient des résultats des travaux de caractérisation réalisés en 2023 et 2024. Il n'est pas spécifié si une campagne de caractérisation des sédiments a été réalisée en 2025 pour les sites de dragage et d'immersion. Il convient de préciser que les résultats d'analyse de 2024 ont noté un dépassement pour les HAP au niveau de la station SES-24-24, laquelle semble se trouver dans la limite du site de rejet projeté. L'impact potentiel du dépôt de nouveaux sédiments sur la remobilisation de la contamination dans cette zone mériterait donc une attention particulière. Par conséquent, et afin de permettre une comparaison spatiale et analytique de la qualité des sédiments, l'étude devrait préciser si une caractérisation sédimentaire a été réalisée en 2025 et si des mesures d'atténuation spécifiques pour éviter la remise en suspension de la contamination résiduelle au niveau du site de rejet sont prévues, le cas échéant.

Description du milieu biologique – Végétation littorale et sublittorale

Étude d'impact – Volume 1 – Section 5.2.2.2 / Étude d'impact – Volume 2 – Annexe K

L'étude d'impact mentionne que des travaux de caractérisation de l'habitat du poisson et des herbiers aquatiques ont été menés en juillet 2024 par CIMA+. Afin de préciser le portrait de la végétation aquatique dans la zone portuaire, les données issues de ces inventaires et les zones qui ont été caractérisées devraient être intégrées à la carte 5.2.2 de l'étude d'impact.

Description du milieu biologique – Espèces exotiques envahissantes

Étude d'impact – Volume 1 – Section 5.2.2.4 / Étude d'impact – Volume 2 – Annexe K

Selon l'étude d'impact, aucune caractérisation spécifique ou inventaire ciblé n'a été réalisé pour documenter la présence potentielle des espèces exotiques envahissantes (floristiques et fauniques) dans la zone aquatique et portuaire. Conformément à la Directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement et les exigences de l'article 46.0.3 de la LQE, la description du milieu et des espèces vivantes ainsi que leur localisation, devraient refléter l'état réel et actuel du milieu récepteur. Cette information est donc primordiale pour assurer la gestion adéquate des risques liés à ces espèces lors des travaux, mais aussi pour disposer d'un état de référence à jour afin de suivre leur évolution, le cas échéant.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Wassila Merabti	Analyste, M. Sc.		2026/04/21
Jennifer Morissette	Directrice		2026/04/21

Clause(s) particulière(s) :

2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes.

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'addenda :
- Texte du commentaire :

À l'exception des réponses aux questions QC-1, QC-6, QC-7, QC-11 et QC-14, la DRAE est d'avis que l'initiateur répond de façon satisfaisante aux questions formulées dans notre premier avis de recevabilité.

Description du milieu – Caractérisation des herbiers aquatiques

Réponse QC-1 – Étude d'impact – PR5.2 Réponses aux questions et commentaires – Volume 1
 Étude d'impact – PR3.2 – Volume 2 – Annexe K, section 2.2

Dans l'annexe K du document (PR3.2 Étude d'impact – Volume 2), il est précisé que deux (2) herbiers aquatiques avaient été identifiés à la sortie du bassin de la marina de Rimouski lors de relevés vidéo des fonds marins réalisés en 2018. Ces herbiers couvraient des superficies respectives de 400 m² et de 150 m². À notre connaissance, le secteur où ces herbiers ont été repérés en 2018 n'a pas fait l'objet d'une nouvelle évaluation lors des inventaires réalisés en 2024. La cartographie ainsi présentée en réponse à la question 1 ne permet pas de déterminer avec précision les impacts des travaux de dragage sur la végétation aquatique, puisque le secteur situé entre le chenal d'accès et l'accès des pêcheurs ne semble pas avoir été couvert par les inventaires réalisés.

- L'initiateur devrait préciser si des données récentes sont disponibles afin de permettre une caractérisation adéquate et à jour des herbiers aquatiques dans la zone visée par les travaux. Le cas échéant, il devrait décrire les impacts anticipés des travaux de dragage sur ces herbiers et fournir une carte permettant de localiser et de délimiter les superficies concernées à l'échelle de la zone des travaux.

Besoins futurs en dragage et capacité du site de rejet

Réponse QC-6 et QC-7 – Étude d'impact – PR5.2 Réponses aux questions et commentaires – Volume 1

Dans sa réponse aux questions 6 et 7, l'initiateur indique que les dragages d'entretien ne seront pas réalisés annuellement, mais uniquement lorsque les conditions d'exploitation le justifieront. Le programme de dragage prévoit néanmoins un volume de 364 388 m³ sur dix (10) ans, dont un volume maximal de 225 000 m³ associé aux dragages d'entretien récurrents, lequel devra être retiré après le premier dragage. Dans ce contexte, la fréquence des interventions apparaît comme un paramètre important à considérer, puisqu'elle permettrait d'évaluer si le calendrier des travaux prévoit des périodes suffisamment longues sans dragage pour limiter les perturbations récurrentes sur le milieu.

L'historique de dragage présenté au tableau 2.4.1 de l'étude d'impact et en réponse à la question 11-C montre d'ailleurs que les interventions de dragage au sein du port de Rimouski ont généralement été espacées de plusieurs années. Les dragages réalisés en 2009-2010 et en 2018-2019 figurent parmi les plus importants, avec des volumes pratiquement équivalents au dragage initial projeté (soit des volumes de l'ordre de 134 701 m³ et 129 613 m³ respectivement). Ces données montrent que les interventions nécessitant des volumes importants ont été réalisées à plusieurs années d'intervalle, ce qui soulève la pertinence de réévaluer les volumes établis dans l'étude d'impact.

Les volumes prévus dans le cadre du programme décennal pourraient également mobiliser une part importante de la capacité résiduelle du site de rejet. Dans sa réponse à la question 11-C, l'initiateur mentionne que : « Advenant que les suivis démontrent que la capacité résiduelle du site devient insuffisante pour recevoir les volumes prévus, l'initiateur ajustera la gestion des déblais avant toute campagne de dragage subséquente. Les mesures pouvant être mises en œuvre comprennent, notamment, la réduction des volumes dragués à ceux strictement nécessaires pour assurer la sécurité de la navigation, ou encore l'évaluation, en concertation avec les autorités compétentes, d'une solution de gestion alternative. ». Nous comprenons ainsi que, malgré l'approche conservatrice retenue, celle-ci pourrait conduire à une surestimation des volumes présentée dans le cadre de ce projet. De plus, les données bathymétriques présentées indiquent qu'un gain de capacité de l'ordre de 16 000 à 20 000 m³ peut être observé sur une période d'environ quatre (4) ans. Un délai serait donc nécessaire entre les interventions de dragage afin de permettre au site de rejet de retrouver une capacité suffisante pour accueillir de nouveaux volumes.

- Par conséquent, afin de limiter les perturbations récurrentes sur le milieu et de respecter l'approche d'évitement et de minimisation préconisée par le ministère, l'initiateur devra préciser :
 - a. La fréquence minimale ou l'intervalle minimal envisagé entre deux campagnes de dragages;
 - b. La démarche qui sera appliquée avant chaque intervention afin de démontrer que les volumes projetés correspondent aux besoins réels de navigation, conformément à l'approche éviter-minimiser-compenser; et indiquer de quelle façon les résultats de cette démarche seront pris en compte pour limiter l'utilisation de la capacité du site de rejet (cellule D).

Capacité de la cellule de rejet

Réponse QC-11 – Étude d'impact – PR5.2 Réponses aux questions et commentaires – Volume 1
Étude d'impact – Volume 1 – Section 4.2.1.3

L'initiateur a précisé dans sa réponse que les travaux de dragage d'urgence réalisés à l'automne 2025, et complétés au printemps 2026, ont cumulé un volume total de 30 193 m³ de sédiments. Selon l'étude d'impact, ce dragage devait pourtant se limiter à un volume total d'environ 28 608 m³.

- L'initiateur devra donc préciser les mesures qui seront mises en œuvre afin de s'assurer que les volumes établis dans le cadre de son projet de dragage soient respectés. Ces mesures devront notamment viser à limiter les travaux de dragage aux volumes nécessaires et, par conséquent, à réduire les apports de sédiments au site de rejet en eau libre.

Comme mentionné précédemment, il a été mentionné que la capacité du site de rejet est maintenue en partie grâce à une redistribution naturelle des sédiments hors de l'aire de dépôt, estimé à environ 16 000 à 20 000 m³ sur une période d'environ quatre (4) ans. Cette information semble indiquer que le site de rejet présente une dispersion des sédiments plus importante que celle décrite dans l'étude d'impact, où le site de rejet avait été qualifié de « peu dispersif ». Les gains en capacité observés semblent ainsi indiquer que les travaux de dragage pourraient entraîner un impact au-delà de la zone de dépôt. À noter que le tableau présenté en réponse à la question 11-C ne fournit pas des données à jour, puisque la capacité réelle du site de rejet à la suite des travaux de dragage d'urgence de 2025-2026 n'a pas été précisée.

- L'initiateur devra préciser si, dans le cadre de son projet, il prévoit d'identifier les secteurs susceptibles de recevoir les sédiments redistribués lors des rejets et indiquer dans quelle mesure cette redistribution a été considérée dans l'évaluation des effets cumulatifs et de la capacité à long terme du site de rejet en eau libre.

Impacts des rejets en eau libre

Réponse QC-14 – Étude d'impact – PR5.2 Réponses aux questions et commentaires – Volume 1
Étude d'impact – Volume 1 – Section 5.2.3.2

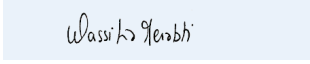
Dans sa réponse à la question 14, l'initiateur mentionne qu'un suivi benthique réalisé au cours de la période d'autorisation ne permettrait pas de valider l'hypothèse de recolonisation des communautés benthiques et de réversibilité des effets associés aux rejets de manière plus robuste que les connaissances déjà disponibles, puisque le site de rejet est réutilisé de façon répétée. Nous tenons à rappeler que les connaissances disponibles et citées dans l'étude d'impact sont relativement anciennes. Dans ce contexte, la réalisation d'un suivi benthique permettrait de documenter les effets réels des activités de rejet sur les communautés benthiques et de vérifier les hypothèses retenues dans l'évaluation des impacts. Il convient également de rappeler que l'étude d'impact considère les effets du dragage et de rejet en eau libre comme étant temporaires et réversibles, puisqu'après l'application des mesures d'atténuation, l'impact de ces activités serait mineur, en raison du caractère localisé des perturbations et de la capacité présumée de recolonisation des communautés benthiques.

AVIS D'EXPERT

PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

- Considérant que le site de rejet est décrit comme abritant une faune benthique diversifiée, et comprenant notamment plusieurs taxons sensibles, l'initiateur est tenu de documenter les impacts des travaux sur ces communautés et, par conséquent, de déposer un programme préliminaire de suivi des communautés benthiques dans le secteur de la zone de rejet en eau libre. Pour tenir compte de la récurrence des travaux et de la réutilisation répétée du site, ce programme pourrait notamment prévoir l'utilisation d'un ou de plusieurs sites témoins afin de comparer les effets des activités de rejets aux variations naturelles du milieu. Une période prolongée entre les activités de dragage pourrait également permettre de documenter l'évolution et la relocalisation des communautés benthiques entre les interventions.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Wassila Merabti	Analyste, M. Sc.		2026/09/14
Jennifer Morissette	Directrice régionale		2026/09/14

Clause(s) particulière(s) :

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

3

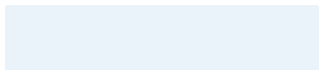
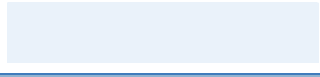
Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?

Choisissez une réponse

Justification :

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Programme décennal de dragage d'entretien	
Initiateur de projet	Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie	
Numéro de dossier	3211-02-327	
Dépôt de l'étude d'impact	2026/03/04	
Présentation du projet : Situé au cœur de la ville de Rimouski, dans le Bas-Saint-Laurent, le port de Rimouski a une vocation commerciale, scientifique et touristique. La Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) assure la gestion des installations portuaires de Rimouski depuis 2020, à la suite du transfert de propriété du Gouvernement du Canada (Transports Canada) au Gouvernement du Québec. Afin d'assurer son mandat en tant que responsable de la gestion des installations portuaires de Rimouski, la SPBSG prévoit réaliser un programme décennal de dragage d'entretien visant à retirer environ 364 388 m3 à l'intérieur d'un gabarit de dragage, dont la superficie totalise 205 289 m2. À l'issue de cette procédure, si le projet obtient l'aval du ministre du MELCCFP, un décret sera émis, et la SPBSG devra déposer une demande d'autorisation en vertu de la LQE. De plus, une demande d'autorisation ou d'avis sera transmise au ministère Pêches et Océans Canada (MPO) en vertu de la Loi sur les pêches. Le port de Rimouski est l'une des principales installations portuaires de l'estuaire du Saint-Laurent. L'accès s'effectue par un chenal d'accès de 60 m de largeur sur environ 1,5 km de longueur, avec une profondeur moyenne de 5,2 m. L'évaluation des impacts a permis d'identifier quatre enjeux : la préservation des écosystèmes côtiers, la gestion des sédiments, le maintien de la qualité de vie de la population et le maintien des opérations portuaires		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	
Direction ou secteur	Direction régionale de la gestion de la faune du Bas-Saint-Laurent (DRGF-01)	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	01 - Bas-Saint-Laurent	
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1

Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
- Thématiques abordées : - Référence à l'étude d'impact : - Texte du commentaire :	Séquence d'atténuation Éviter-Minimiser-Compenser Section 4.2 Présentation de la solution retenue Le scénario proposé par l'initiateur prévoit un dragage initial comprenant un dragage d'un volume de 139 388 m³ sur une période pouvant aller jusqu'à 80 jours si le dragage est réalisé en continu. Il est également mentionné que des dragages d'entretiens de 25 000 m³ seront réalisés annuellement. Il est proposé de réaliser les travaux entre le 5 juillet et la fin du mois d'octobre (section 7.2.1.5), même si cette période empiète sur la période jugée sensible pour le hareng. À la section 7.2.1.3, il est indiqué : « <i>De plus, la récurrence des activités autour de l'aire de dragage et de mise en dépôt risque d'altérer les fonctions biologiques des organismes ou le milieu environnant, comme l'ajout d'une couche de sédiments.</i> » Dans l'étude hydro-sédimentaire réalisée par Lasalle NHC inc. en 2025 (Annexe I, CIMA+ vol.2, 2026), il est indiqué : « <i>Cependant, il est apparu que les matières en suspension se concentrent rapidement près du fond, quelque que soit le type de sédiments et la méthode de dragage et</i>

qu'ils sont remis en suspension proche du fond lors des cycles de vives-eaux jusqu'à ce qu'ils atteignent une zone de dépôt permanente. Seule une réduction de la fréquence de relargage (exemple : dragage mécanique sur 8 à 10 heures par jour plutôt qu'en continu) permettrait de réduire cette accumulation et possiblement respecter les critères de qualité d'eau. »

Selon les *Lignes directrices pour la conservation des habitats fauniques* (MFFP, 2015)¹, il est de la responsabilité de l'initiateur de projet d'appliquer la séquence d'atténuation Éviter-Minimiser-Compenser. Or, selon l'information transmise, nous comprenons que la réalisation des travaux de dragage en continu peut porter atteinte à certaines composantes de l'habitat d'espèces aquatiques, notamment en raison de l'augmentation de la concentration de matières en suspension (MES) en profondeur.

1. Considérant l'information ci-haut :
- a. Est-ce que l'initiateur a envisagé de réaliser le dragage initial sur une période de 2 ans afin de respecter les périodes ayant moins d'impact sur la faune aquatique et également pour minimiser la dispersion des MES en profondeur? Selon l'information transmise, un scénario où le dragage initial serait réalisé sur deux ans permettrait d'éviter les impacts liés à un travail en continu, sur une longue période et à des moments névralgiques pour certaines espèces aquatiques.

b. Veuillez préciser les raisons pour lesquelles un tel scénario n'a pas été retenu.
2. Selon l'historique de dragage présenté au tableau 2.4.1, le dragage au port de Rimouski n'a pas été réalisé annuellement depuis 1995. On peut également constater que seuls quatre dragages ont eu lieu au port de Rimouski depuis 2010 avec un intervalle variant entre 3 et 6 ans entre les dragages. Avec des volumes de dragages variant entre 5 000 m³ et 130 000 m³.
- a. Veuillez préciser ce qui justifie la réalisation d'un dragage annuel considérant que les activités au port de Rimouski n'ont pas nécessité d'intervention annuelle depuis plus de 20 ans.

b. Considérant qu'un dragage aux 2 ans plutôt qu'annuellement permettrait d'éviter une année d'impact sur 2 ans pour la faune aquatique. Est-ce qu'un tel scénario pourrait être envisagé afin de minimiser les impacts liés au programme de dragage décennal?

c. Concernant les dragages d'entretien, aucune information n'est transmise par rapport au calendrier de réalisation des interventions à la suite du dragage initial. Veuillez préciser si la période visée pour les dragages d'entretien est la même que pour le dragage d'entretien, soit entre le 5 juillet et la fin du mois d'octobre.

1. <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/faune/documents/habitats/lignes-directrices-conservation-habitats-fauniques.PDF>

Pêches commerciales

Section 5.3.3.4 Analyse économique des activités au port de Rimouski

À la section 5.3.3.4, il est indiqué : « *Par ailleurs, la proximité du port aux zones de pêche permet de soutenir l'industrie de la pêche commerciale centrée sur la capture du crabe des neiges. »*

Section 7.5.1.1 il est indiqué : « *Les activités de dragage dans le gabarit de dragage et l'immersion des sédiments au site de rejet en eau libre pourraient également avoir des impacts pour les activités des pêcheurs commerciaux, puisque des secteurs de pêches sont présents près de la zone portuaire et du site de rejet. »*

Il est également indiqué à la section 7.2.1.3 : « *Ainsi, l'excavation des sédiments pourrait causer la mortalité des organismes présents dans les secteurs d'intervention (écrasement, aspiration; Environnement Canada, 1994) ou bien leur délogement et leur dérive, les exposant ainsi à la prédation (MDDELCC et ECCC, 2016). De plus, la récurrence des activités autour de l'aire de dragage et de mise en dépôt risque d'altérer les fonctions biologiques des organismes ou le milieu environnant, comme l'ajout d'une couche de sédiments (...) Au site de rejet en eau libre, les invertébrés se trouvent enfouis sous les sédiments dragués et immergés localement et ils ne peuvent pas nécessairement migrer vers un niveau propice à leur survie (USEPA/ISACE, 2004). »*

Considérant la présence d'espèces dont la gestion des stocks relève du ministère de Pêches et Océans Canada (MPO) et considérant l'impact potentiel des activités projetées sur les espèces pêchées, il est recommandé de consulter le MPO pour évaluer si le programme de dragage décennal, tel que proposé, est susceptible de porter préjudice aux stocks de pêche de la région (ex. : crabe des neiges).

Mammifères marins

Section 5.2.3.3 Mammifères marins et section 9.5.2

Concernant la population de béluga de l'estuaire du Saint-Laurent, il est indiqué : « *L'habitat essentiel de l'espèce est situé dans l'estuaire moyen et comprend la portion sud de l'estuaire maritime du Saint-Laurent (MPO, 2020), la zone d'étude élargie du projet n'en fait donc pas partie. »*

- Thématiques abordées :
- Référence à l'étude d'impact :
- Texte du commentaire :

- Thématiques abordées :
- Référence à l'étude d'impact :
- Texte du commentaire :

Il est également indiqué à la section 7.2.1.4, concernant l'effet du bruit subaquatique sur les mammifères marins : « Les travaux de dragage sont donc susceptibles de modifier les niveaux de bruits subaquatiques du secteur et de générer ainsi des impacts potentiels sur l'environnement acoustique. »

Nous souhaitons porter à votre attention le document suivant :
Harvey, V., Mosnier, A., St-Pierre, A.P., Lesage, V. et Gosselin, J.-F. 2025. Variation saisonnière de la répartition et de l'utilisation de l'habitat par le béluga (Delphinapterus leucas) de l'estuaire du Saint-Laurent estimée à partir de relevés photographiques et visuels aériens systématiques. Secr. can. des avis sci. du MPO. Doc. de rech. 2025/075. iv + 83 p.

Il y est notamment mentionné qu'on observe en été (de juin à octobre) une utilisation accrue par le béluga des habitats de l'estuaire maritime allant jusqu'à Rimouski. Cette espèce devrait donc être considérée comme utilisant potentiellement la zone visée par le programme. La période proposée pour la réalisation du dragage étant du 5 juin à la fin octobre, les activités du programme décennal sont donc susceptibles d'impacter l'espèce en raison de l'utilisation accrue de ce secteur en période estivale.

Il est recommandé de revoir l'évaluation des effets cumulatifs sur les mammifères marins (section 9.5.2) en considérant l'information transmise dans le rapport cité.

De plus, la DRGF-01 recommande de consulter le MPO, afin d'évaluer si, selon leur analyse, le programme décennal est susceptible d'impacter le béluga potentiellement présent dans la zone visée par les travaux. Le cas échéant, considérant que le MPO détient davantage l'expertise en matière de surveillance de mammifères marins, il est également recommandé de les consulter pour évaluer si les mesures proposées pour la surveillance ainsi que les mesures d'atténuation (section 7.2.2) sont adéquates.

- Thématiques abordées : Faune ichtyenne
 - Référence à l'étude d'impact : Tableaux 5.2.1 (p. 101) et 5.2.5 (PDF p.129)
 - Texte du commentaire : Le tableau 5.2.1 devrait inclure le maquereau dont la présence est de plus en plus fréquente dans le secteur de Rimouski ainsi que le gaspareau et l'esturgeon jaune, dont certaines mentions ont été répertoriées à proximité de la rivière Rimouski au cours des dernières années. L'esturgeon jaune devrait également être considéré au tableau 5.2.5, puisqu'il s'agit d'une espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable au Québec et dont le statut au Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) est « menacé ».
- Thématiques abordées : Aménagements temporaires
 - Référence à l'étude d'impact : Section 4.2.1.3
 - Texte du commentaire : Il est indiqué : « Dépendamment des volumes de sédiments à gérer, de l'espace disponible sur le site et du niveau de contamination des sédiments, ceux-ci seront transportés humides vers un site externe pour leur assèchement et disposition ou déchargés et asséchés dans une zone temporaire aménagée sur le site portuaire, puis transportés par camion vers un lieu d'élimination autorisé. »

Veuillez confirmer que les aménagements temporaires projetés ne sont pas susceptibles de modifier une composante biologique, physique ou chimique propre à un habitat faunique au sens du *Règlement sur les habitats fauniques* (RLRQ, r.18, c. C-61.1).

- Thématiques abordées : Coordonnées géographiques du site de dépôt en eau libre
 - Référence à l'étude d'impact : Section 4.2.1.3, p.56
 - Texte du commentaire : Les coordonnées indiquées pour le site d'immersion des sédiments ne correspondent pas au site d'immersion illustré à la carte 2.3.2. Veuillez fournir les coordonnées adéquates ou un fichier de formes permettant de localiser le secteur en question.
- Thématiques abordées : Avifaune
 - Référence à l'étude d'impact : Section 7.2.2, p.182
 - Texte du commentaire : Considérant que les travaux auront lieu en période de migration automnale et que les oiseaux migrateurs sont de compétence fédérale, nous recommandons de consulter le Service canadien de la Faune afin d'évaluer si les mesures d'atténuation proposées à la section 7.2.2 sont suffisantes pour assurer la protection des espèces migratrices qui fréquentent le secteur visé par les travaux.
- Thématiques abordées : Saumon atlantique
 - Référence à l'étude d'impact : Section 7.2.1.2
 - Texte du commentaire : À la section « Ichtyofaune et habitat du poisson », il est mentionné : « Dans le littoral côtier du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie, les périodes de faible risque pour le poisson et son habitat, établies par le MPO (2017) pour la réalisation d'intervention en milieu marin et estuarien, visent principalement la protection de la reproduction et de l'incubation des oeufs du capelan et du hareng. »

Il est également indiqué à la section 7.2.2 : « Une des principales mesures pour la protection du poisson et de son habitat sera de respecter la période d'intervention prévue pour les travaux qui s'étendra du 5 juillet à la fin octobre, environ. »

Nous tenons à préciser que les périodes de restrictions visent à protéger des fonctions écologiques essentielles au maintien des espèces visées. Or, la montaison du saumon atlantique est une période essentielle du cycle biologique de cette espèce.

Il est également indiqué au tableau 7.2.1 que le saumon atlantique migre de mai à octobre dans l'estuaire.

Le secteur situé entre l'île Saint-Barnabé et le port de Rimouski constitue un secteur de migration pour le saumon en montaison dans la rivière Rimouski. Les données de montaison du saumon atlantique dans la rivière Rimouski au cours de 5 dernières années démontrent que plus de 80 % des montaisons ont lieu entre le 5 juillet et le 15 août (voir Tableau 1). À noter les années 2023 et 2024 ont été atypiques en ce qui concerne le patron de montaison du saumon atlantique.

Tableau 1 : Montaisons du saumon atlantique sur la rivière Rimouski entre le 5 juillet et le 5 août

Année	Nombre monté entre le 5 juillet et le 15 août	Nombre total de montaisons	Taux de montaison entre le 5 juillet et le 15 août
2025	283	330	85,8
2024	69	132	52,3
2023	166	263	63,1
2022	602	651	92,5
2021	605	729	83,0
			Années atypiques

Par conséquent, la réalisation des travaux de dragage en continu (jour et nuit) annuellement durant la période de montaison est susceptible d'avoir un impact sur le saumon atlantique, l'étude d'impact devrait donc considérer l'impact potentiel du programme décennal de dragage sur la migration du saumon atlantique dans la rivière Rimouski. L'évaluation des effets cumulatifs sur l'habitat du poisson à la section 9.5.1 devrait inclure également la migration du saumon atlantique.

- Thématiques abordées :
- Référence à l'étude d'impact :
- Texte du commentaire :

Espèces aquatiques envahissantes

Section 7.2.1.2 Risques d'introduction d'espèces aquatiques envahissantes

À la section « *Risque d'introduction d'espèces aquatiques envahissantes* », les principales espèces ciblées sont : Le codium fragile, le crabe vert, la caprelle japonaise et le membranipore. Toutefois, à la figure 7.2.5, on peut voir plusieurs autres espèces présentes aux Îles-de-la-Madeleine, notamment d'ascidie jaune (*Ciona intestinalis*). Cette espèce est reconnue pour encrasser les infrastructures et les coques de bateau à déplacement lent, comme les barges flottantes. La réalisation d'activités de dragages durant plusieurs jours dans un port où cette espèce est répertoriée rend la machinerie (drague, barge, chaland) à risque de propager cette espèce dans d'autres ports où des dragages auront lieu par la suite. Par conséquent, l'ascidie jaune devrait être considérée dans l'analyse des risques d'introduction d'espèce aquatique envahissante, et plus particulièrement lorsque la machinerie de dragage a séjourné aux Îles-de-la-Madeleine, ou dans tout autre port où cette espèce est répertoriée, avant les travaux au port de Rimouski.

- Thématiques abordées :
- Référence à l'étude d'impact :
- Texte du commentaire :

Pour plus d'informations : [Ascidie jaune](#)

Mesure d'atténuation - Réduction des MES

Section 7.2.2, Mesures d'atténuation, p. 180

Il est indiqué : « *Dans le cas d'un dragage mécanique, la dispersion des MES lors du dragage des sédiments contaminés pourrait être minimisée par l'utilisation, entre autres, d'une benne environnementale (étanche) ou d'autres méthodes, le cas échéant* »

Veillez préciser si l'initiateur s'engage à utiliser une benne environnementale en cas d'utilisation d'une drague mécanique afin de minimiser la propagation des matières en suspension.

Matières en suspension

Section 11 Surveillance et suivi

L'étude hydro-sédimentaire réalisée par Lasalle NHC inc. en 2025 (Annexe I) indique ceci : « *Les résultats de la modélisation hydro-sédimentaire pour le relargage de sédiments dragués mécaniquement et hydrauliquement montrent que les sédiments s'accumulent le long d'un axe orienté suivant l'axe principal des courants de marée (axe sud-ouest – nord-est) et que le critère de la qualité de l'eau n'est pas rencontré. Même si les analyses sont basées sur les augmentations des concentrations en sédiments en suspension moyennées sur la colonne d'eau, il est important de prendre en considération le fait que les sédiments relargués seront concentrés principalement près du fond marin (entre 0 et 2 m). Ainsi, l'étendue maximale du panache de sédiments relargués présentée sur les cartes représente principalement le panache de sédiments au fond, et non pas les conditions qui seraient observées en surface (par exemple avec une photo prise par drone durant les travaux de relargage).* »

Le programme préliminaire de surveillance environnementale présenté à la section 11 prévoit notamment la surveillance des matières en suspension. Considérant l'impact potentiel des sédiments sur la faune aquatique, est-ce que le programme de surveillance prendra en compte également la dispersion des sédiments en profondeur et l'impact sur la faune benthique?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'étude d'impact :
- Texte du commentaire :

• Thématiques abordées :	Simulation de la dispersion des particules après cinq jours de simulation selon le site de dragage, les conditions de marées et la présence de vent
• Référence à l'étude d'impact :	Annexe P, Cima+, vol.3, 2026, page 283 du PDF
• Texte du commentaire :	Les cartes transmises à l'annexe P démontrent que, selon les conditions de vent et de marée, les travaux de dragage sont susceptibles d'émettre des sédiments susceptibles de se déposer au niveau des herbiers aquatiques identifiés. 1. Veuillez préciser s'il est envisagé d'effectuer une gestion adaptative des travaux en tenant compte des conditions de vents et de marées, et ce, afin de minimiser l'impact des travaux sur ces secteurs d'importance pour la faune aquatique. 2. Est-ce qu'un suivi des herbiers sera réalisé afin de valider le modèle et évaluer la quantité de sédiments déposés au niveau des herbiers aquatiques?
• Thématiques abordées :	
• Référence à l'étude d'impact :	
• Texte du commentaire :	
• Thématiques abordées :	
• Référence à l'étude d'impact :	
• Texte du commentaire :	
• Thématiques abordées :	
• Référence à l'étude d'impact :	
• Texte du commentaire :	
• Thématiques abordées :	
• Référence à l'étude d'impact :	
• Texte du commentaire :	

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Stéphanie Arsenault	Biologiste		2026/04/09
Hugo Canuel	Directeur		2026/04/09
Clause(s) particulière(s) :			

2

Avis de recevabilité à la suite
du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :

• Référence à l'addenda :

• Texte du commentaire :

Dragages d'entretien

Plusieurs réponses de l'addenda dont les réponses aux questions 7 b) et c)
1.

À la réponse 7b) l'initiateur indique ceci : « *Les dragages d'entretien ne sont pas prévus sur une base annuelle. Ils seront réalisés uniquement lorsque les conditions d'exploitation du port démontreront qu'une intervention est nécessaire afin de maintenir des profondeurs sécuritaires pour la navigation.* »

À plusieurs autres reprises dans les réponses transmises, il est mentionné que l'initiateur ne s'attend pas à devoir réaliser des dragages d'entretien annuellement, toutefois, un dragage d'entretien annuel du 25 000 m³ est demandé dans le cadre du programme décennal. Or, la récurrence des dragages influence l'impact du projet sur la faune aquatique.

La séquence d'atténuation Éviter-Minimiser-Compenser doit être prise en compte afin de justifier la variante retenue. Or, dans les réponses transmises, l'initiateur indique précisément qu'il peut éviter des impacts dans le cadre du programme de dragage annuel en ne draguant pas annuellement. De plus, comme mentionné, dans l'avis précédent l'historique des dragages au port de Rimouski ne démontre pas un besoin de draguer annuellement pour le maintien des opérations portuaires.

Également à la réponse 11c) l'initiateur indique ceci : « *Advenant que les suivis démontrent que la capacité résiduelle du site devient insuffisante pour recevoir les volumes prévus, l'initiateur ajustera la gestion des déblais avant toute campagne de dragage subséquente. Les mesures pouvant être mises en œuvre comprennent, notamment, la réduction des volumes dragués à ceux strictement nécessaires pour assurer la sécurité de la navigation, ou encore l'évaluation, en concertation avec les autorités compétentes, d'une solution de gestion alternative.* »

Cette réponse porte à croire que l'initiateur n'applique pas la séquence d'atténuation visant à minimiser la superficie impactée dans le scénario proposé et qu'un exercice de réduction des impacts serait possible.

Par conséquent, l'initiateur doit présenter un scénario qui applique la séquence d'atténuation éviter-minimiser-compenser, notamment en ce qui a trait à la fréquence des dragages d'entretien. Si le scénario actuel est maintenu, l'analyse des impacts prendra en compte une récurrence annuelle des impacts.

2.

Veuillez préciser quelle sera la période visée pour la réalisation des dragages d'entretien et la durée requise pour la réalisation d'un tel dragage (25 000 m³).
- Thématiques abordées :

• Référence à l'addenda :

• Texte du commentaire :

Faune benthique

Réponse Qc14

Il est mentionné ceci : « *Enfin, l'autorisation demandée couvre une période de 10 ans, au terme de laquelle une nouvelle caractérisation environnementale sera réalisée afin de soutenir une éventuelle demande de renouvellement des autorisations.* »

Également dans le document *Étude sectorielle-Faune aquatiques et habitats* (Annexe K de l'étude d'impact), il est mentionné ceci concernant le secteur visé par le rejet en eau libre : « *Malgré une abondance relativement moyenne, ce secteur présente la plus grande diversité taxonomique. Il s'agit également du secteur où l'on observe la plus grande diversité d'espèces sensibles parmi l'ensemble des groupes taxonomiques inventoriés. De plus, c'est le seul secteur où la famille de crustacés sensibles Dyastylidae est présente. La famille sensible de mollusques Cardiidae est aussi presque exclusivement observée dans ce secteur. Il en va de même pour la famille Molgulidae.(...) En plus, d'avoir des densités relativement élevées comparativement à l'ensemble de la zone d'étude pour les groupes sensibles, notamment crustacés et ascidies. Ainsi, ce secteur présente une grande complexité écologique, marquée par sa forte diversité taxonomique et une densité moyenne à élever selon la famille, incluant des espèces sensibles et bioindicatrices du milieu marin. Ce secteur est également celui qui présente la plus grande diversité taxonomique moyenne.* »

On constate donc qu'avant la réalisation du dragage d'urgence au quai de Rimouski, la qualité du milieu au site de rejet était jugée de bonne qualité, notamment en raison de la présence d'espèces sensibles. Or, la détérioration de l'habitat au site de relargage pourrait nécessiter la réalisation d'un projet de compensation.

La réalisation d'un suivi de la faune benthique au site de relargage dans le cadre du présent programme décennal a pour objectif d'évaluer la résilience du milieu en fonction de l'utilisation réelle du site et ainsi déterminer si les impacts sont permanents ou temporaires. Il pourrait être intéressant d'intégrer le milieu universitaire afin de tirer de conclusion de l'impact du relargage au site de Rimouski. Les conclusions du suivi permettraient donc d'évaluer si le relargage en eau libre dans le cadre du programme décennal constitue une perte fonctionnelle permanente ou temporaire dans la perspective où l'intervention sera récurrente au-delà du présent programme. Cette information servira par la suite à évaluer si une compensation serait requise dans le cadre d'un futur programme décennal.

Considérant que la DRGF-01 ne détient pas d'expertise spécifique en matière de faune benthique dans l'estuaire maritime, il est recommandé de consulter des organismes plus spécialisés dans le domaine (ex. : direction des aires protégées; laboratoire de Philippe Archambeault de l'Université Laval, qui réalise des suivis de la faune benthique dans le cadre de plusieurs projets de recharge de plage au Québec)

- Thématiques abordées :
- Référence à l'addenda :
- Texte du commentaire :

Il est indiqué : « *Selon nos connaissances, le saumon se reproduit dans la rivière Rimouski, qui elle-même subit des épisodes de fortes augmentations de MES lors de fortes précipitations.* » Dans le document d'étude d'impact on peut également lire : « *Une source importante d'apport en sédiments est la rivière Rimouski dont l'embouchure dans la baie de Rimouski se situe à environ 2,5 km au sud-ouest du port. Selon les données disponibles dans Données Québec pour le suivi de la qualité de l'eau du fleuve et des rivières (MELCCFP, 2019), les concentrations de MES dans l'eau de la rivière Rimouski et ses tributaires sont variables, mais peuvent être très élevés à l'occasion, comme le montrent les données ci-dessous :*
Station 02200019 (rivière Rimouski à un peu plus de 3 km en amont de son embouchure dans la baie de Rimouski) : les concentrations annuelles moyennes de MES mesurées de 2002 à 2024 varient entre 1,5 et 8 mg/L avec un 90e percentile variant entre 2 et 21 mg/L;
Station 02200022 (embouchure du ruisseau Levasseur dans la rivière Rimouski à environ 550 m à l'aval de la station 02200019) : les concentrations annuelles moyennes de MES mesurées en 2008, 2009, 2010 et 2023 varient de 44,4 mg/L à 46,1 mg/L avec un 90e percentile variant entre 116 et 127 mg/L.»

Or, selon les données disponibles pour la station de la rivière Rimouski, l'apport sédimentaire moyen est relativement stable au cours des 5 dernières années disponibles, soit entre 2020 et 2024, oscillent entre 2,1 et 3 mg/. En ce qui concerne la station 02200022, cette dernière est située dans le ruisseau Lechasseur, dont le débit y est de loin inférieur à celui de la rivière Rimouski. Il est vrai qu'on y retrouve une concentration importante de MES en raison de son bassin versant agricole, mais on ne peut pas présumer que cet apport influence grandement la rivière Rimouski et encore moins qu'il influence grandement les MES au site de dragage.

D'autant plus que, dans le document d'étude d'impact, il est indiqué que la concentration moyenne au site de dragage est évaluée à 27,7 mg/L ce qui est supérieur aux données enregistrées dans la rivière Rimouski. Par conséquent, l'apport sédimentaire de la rivière Rimouski au site de dragage est un argument non recevable pour justifier l'absence de mesures d'atténuation pour minimiser les impacts du projet sur la migration du saumon atlantique.

L'étude hydro-sédimentaire réalisée par Lasalle NHC Inc. (2025) et présentée dans le cadre de la présente étude d'impact évoque des dépassements de concentration en MES au niveau du site de relargage au-delà de 25 mg/L, et ce, principalement en raison d'un effet cumulatif sur une période de 48 heures. Selon la même étude, seule une réduction de la fréquence des relargages sur 24 heures permettrait de réduire les concentrations et ainsi respecter les critères établis en matière de qualité de l'eau.

Lors des opérations de dragage, il est reconnu que les poissons sont susceptibles d'adopter des comportements d'évitement, notamment en raison du bruit émis par la machinerie et de l'émission de sédiments. Ces réponses comportementales peuvent avoir des impacts sur les activités de migration. Considérant l'emplacement de l'île Saint-Barnabé à proximité de l'embouchure de la rivière Rimouski, les voies de migrations possibles pour le saumon atlantique se concentrent au niveau de la zone du projet (zones de dragage et le relargage en eau libre) ou à l'extrémité ouest de l'île. Par conséquent, le saumon atlantique est susceptible d'être impacté par les activités issues du dragage décennal entre le 5 juillet et le 15 août.

Considérant l'ensemble des informations mentionnées et considérant la séquence d'atténuation des impacts, est-ce qu'il a été considéré de réduire la durée quotidienne des travaux entre le 5 juillet et le 15 août (ex. périodes de travaux de 8 à 10 heures par jour) afin d'assurer un maintien des critères de qualité de l'eau sur l'ensemble de la colonne d'eau au site de relargage et ainsi atténuer les impacts du projet sur la migration du saumon atlantique? Si cette option a été considérée, veuillez préciser les raisons pour lesquelles elle n'a pas été retenue.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Stéphanie Arsenault	Biologiste		2026/09/11
Hugo Canuel	Directeur		2026/09/11
Clause(s) particulière(s) :			

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

3

Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?	Choisissez une réponse

Justification :

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

Au besoin, utilisez l’emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Au besoin, utilisez l’emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Programme décennal de dragage d'entretien	
Initiateur de projet	Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie	
Numéro de dossier	3211-02-327	
Dépôt de l'étude d'impact	2026/03/04	
Présentation du projet : Situé au cœur de la ville de Rimouski, dans le Bas-Saint-Laurent, le port de Rimouski a une vocation commerciale, scientifique et touristique. La Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) assure la gestion des installations portuaires de Rimouski depuis 2020, à la suite du transfert de propriété du Gouvernement du Canada (Transports Canada) au Gouvernement du Québec. Afin d'assurer son mandat en tant que responsable de la gestion des installations portuaires de Rimouski, la SPBSG prévoit réaliser un programme décennal de dragage d'entretien visant à retirer environ 364 388 m3 à l'intérieur d'un gabarit de dragage, dont la superficie totalise 205 289 m2. À l'issue de cette procédure, si le projet obtient l'aval du ministre du MELCCFP, un décret sera émis, et la SPBSG devra déposer une demande d'autorisation en vertu de la LQE. De plus, une demande d'autorisation ou d'avis sera transmise au ministère Pêches et Océans Canada (MPO) en vertu de la Loi sur les pêches. Le port de Rimouski est l'une des principales installations portuaires de l'estuaire du Saint-Laurent. L'accès s'effectue par un chenal d'accès de 60 m de largeur sur environ 1,5 km de longueur, avec une profondeur moyenne de 5,2 m. L'évaluation des impacts a permis d'identifier quatre enjeux : la préservation des écosystèmes côtiers, la gestion des sédiments, le maintien de la qualité de vie de la population et le maintien des opérations portuaires		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	
Direction ou secteur	Direction des politiques de l'atmosphère	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	03 - Capitale-Nationale	
Numéro de référence	DPA 3338 et DPA 3437	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1

Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.

L'étude d'impact est recevable, conditionnellement à l'obtention des éléments ci-dessous

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

Thématiques abordées :

Climat sonore

Référence à l'étude d'impact :

PR3.3-SPBSG. Étude d'impact-Vol 3_Annexes L-S.pdf (Étude climat sonore – Annexe R)
PR3.1-SPBSG. Étude d'impact_Vol 1_RapportPrincipal.pdf (Rapport principal)

Texte du commentaire :

Mise en contexte

Le rapport mentionne que le dragage sera entrepris pour rétablir la profondeur minimale d'eau pour le passage sécuritaire des navires utilisant le chenal et les postes d'amarrage selon les profondeurs historiquement établies. Les profondeurs requises varient selon les zones et leur utilisation.

Selon le rapport principal, la durée minimale du dragage serait de 80 jours.

En fonction du type de projet et de son caractère temporel, l'initiateur a procédé à l'évaluation des impacts du bruit du futur chantier en fonction des critères des *Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction industriel*.

Mesures d'atténuation – Soir et nuit

Dans le cadre de l'étude, les principales zones sensibles considérées sont les suivantes :

- Les bâtiments résidentiels ou d'hébergement touristique situés entre le 484 et le 638 de la rue Saint-Germain;
- Les quais de la marina.

L'initiateur justifie le choix de la zone des quais de la marina à titre de zone sensible sur la base que l'usage fait par les plaisanciers correspond à une occupation résidentielle ou équivalente lorsque ceux-ci séjournent et dorment à bord de leur embarcation amarrée.

À la section 4.1 du rapport, il est mentionné :

« Quant à la période nocturne comprise entre 22 h et 7 h, des dépassements pouvant atteindre jusqu'à 4 dBA sont anticipés lorsque les travaux sont réalisés à moins de 400 m des points récepteurs, en particulier à l'établissement hôtelier situé en face de la marina. »

Les dépassements des seuils pourraient s'élever jusqu'à 15 dBA le soir et la nuit dans les limites de la marina, ce qui pourrait affecter les plaisanciers susceptibles de séjourner à bord de leur embarcation en période estivale. »

À la section suivante (section 4.2), le rapport présente plusieurs recommandations relatives à des mesures d'atténuation possibles, notamment le dragage du chenal d'accès à l'ouest de la jetée principale pour permettre la réalisation de travaux de nuit.

Toutefois, le rapport ne fournit aucune quantification des effets de ces mesures d'atténuation sur les niveaux sonores aux points récepteurs.

Compte tenu des dépassements projetés aux récepteurs, il est recommandé que l'initiateur présente, sous forme de tableaux et de cartographies, les résultats associés à l'application des mesures d'atténuation envisagées, afin de viser le respect des critères applicables aux récepteurs sensibles, notamment, pour les bâtiments résidentiels ou d'hébergement touristique.

Terme correctif (Ks) – Alarme de recul

À la section 3.2.3, il est indiqué que la rétrocaveuse ainsi que son alarme de recul ont été modélisées comme une source uniforme répartie sur les postes d'amarrage en bordure du quai. Le tableau 4 de l'étude présente des puissances acoustiques distinctes, soit 110 dBA pour la « Rétrocaveuse – alarme de recul » et 98 dBA pour la « Rétrocaveuse ».

Les *Lignes directrices relatives aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction industriel* précisent que la détermination du niveau acoustique d'évaluation doit être réalisée de manière cohérente avec la Note d'instructions 98-01 (NI 98-01), notamment en ce qui concerne l'application des termes correctifs.

La NI 98-01 indique que le niveau acoustique d'évaluation (LAR,T) correspond au niveau sonore (LAeq,T) auquel s'ajoute, le cas échéant, un ou plusieurs termes correctifs visant à tenir compte de caractéristiques sonores particulières jugées dérangeantes aux récepteurs.

Les alarmes de recul constituent des bruits porteurs d'information (signaux sonores). Ces derniers doivent donc être évalués au moyen du terme correctif Ks, conformément à la méthodologie de la NI 98-01.

Or, l'intégration du bruit associé à l'alarme de recul sous la forme d'une source distincte est incohérente avec l'approche préconisée par la NI 98-01. Cette approche est susceptible d'impacter l'évaluation appropriée des niveaux sonores aux récepteurs.

Également, bien que la section 2.2 du rapport mentionne qu'il est difficile de déterminer si des termes correctifs doivent être appliqués, la prise en compte directe de l'alarme de recul dans la modélisation vient contredire cette affirmation, puisqu'elle constitue une source susceptible de nécessiter l'application d'un terme correctif de type Ks.

Dans ce contexte, il est recommandé que l'initiateur ajuste son évaluation afin d'assurer une application conforme des termes correctifs pour l'évaluation des niveaux sonores aux récepteurs.

Conclusion

Pour conclure, l'étude d'impact est recevable conditionnellement à l'obtention des éléments ci-dessous:

- Compte tenu des dépassements projetés aux récepteurs, il est recommandé que l'initiateur présente, sous forme de tableaux et de cartographies, les résultats associés à l'application des mesures d'atténuation envisagées afin de viser le respect des critères applicables aux récepteurs sensibles, notamment, pour les bâtiments résidentiels ou d'hébergement touristique;
- Présenter les résultats de l'évaluation des niveaux sonores aux récepteurs (LAr,T) en intégrant l'application des termes correctifs conformément à la méthodologie de la NI 98-01, notamment en ce qui concerne les bruits porteurs d'information (signaux sonores) tels que les alarmes de recul.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Didier Rudakenga	Ingénieur		Cliquez ici pour entrer une date.
Michel Gélinas	Directeur des politiques de l'atmosphère		2026/04/13

Clause(s) particulière(s) :

--

2

Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

L'étude d'impact est recevable

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

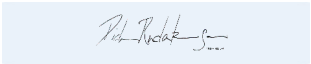
- Thématiques abordées : Climat sonore
- Référence à l'addenda : R01203A_EIE_Addenda_1_00_VOL-1.pdf (Addenda 1 – Première série de réponses aux questions et commentaires – QC-27, QC-28 et QC-29)
- Texte du commentaire : Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, l'étude d'impact est jugée recevable.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
-----	-------	-----------	------

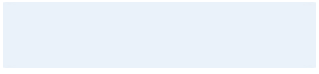
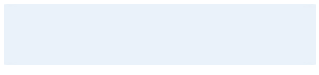
AVIS D'EXPERT

PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

Didier Rudakenga	Ingénieur		Cliquez ici pour entrer une date.
Michel Gélinas	Directeur		2026/08/28
Clause(s) particulière(s) :			

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet			
Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?			Choisissez une réponse
Justification :			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Programme décennal de dragage d’entretien	
Initiateur de projet	Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie	
Numéro de dossier	3211-02-327	
Dépôt de l’étude d’impact	2026/03/04	
Présentation du projet : Situé au cœur de la ville de Rimouski, dans le Bas-Saint-Laurent, le port de Rimouski a une vocation commerciale, scientifique et touristique. La Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) assure la gestion des installations portuaires de Rimouski depuis 2020, à la suite du transfert de propriété du Gouvernement du Canada (Transports Canada) au Gouvernement du Québec. Afin d’assurer son mandat en tant que responsable de la gestion des installations portuaires de Rimouski, la SPBSG prévoit réaliser un programme décennal de dragage d’entretien visant à retirer environ 364 388 m3 à l’intérieur d’un gabarit de dragage, dont la superficie totalise 205 289 m2. À l’issue de cette procédure, si le projet obtient l’aval du ministre du MELCCFP, un décret sera émis, et la SPBSG devra déposer une demande d’autorisation en vertu de la LQE. De plus, une demande d’autorisation ou d’avis sera transmise au ministère Pêches et Océans Canada (MPO) en vertu de la Loi sur les pêches. Le port de Rimouski est l’une des principales installations portuaires de l’estuaire du Saint-Laurent. L’accès s’effectue par un chenal d’accès de 60 m de largeur sur environ 1,5 km de longueur, avec une profondeur moyenne de 5,2 m. L’évaluation des impacts a permis d’identifier quatre enjeux : la préservation des écosystèmes côtiers, la gestion des sédiments, le maintien de la qualité de vie de la population et le maintien des opérations portuaires		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	
Direction ou secteur	Direction de la protection des terrains et de l'assainissement des industries	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	03 - Capitale-Nationale	
Numéro de référence	SCW-1331871	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact	
Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
- Thématiques abordées : - Référence à l'étude d'impact : - Texte du commentaire :	Description du milieu Section 5 – Étude d'impact (p. 77/254 du pdf Vol. 1) Comme indiquée dans la directive du projet, une étude de caractérisation environnementale de phase I conforme au Guide de caractérisation des terrains doit être incluse à l'étude d'impact.
- Thématiques abordées : - Référence à l'étude d'impact : - Texte du commentaire :	Caractérisation des sédiments Annexe J - Étude sectorielle- Caractérisation des sédiments et de l'eau de surface (CIMA+ Septembre 2025) (p. 275/912 du pdf Vol. 2) La caractérisation des sédiments en vue d'une gestion en milieu terrestre doit être bonifiée afin d'être conforme à la section 4.7 du Guide de caractérisation des terrains, notamment sur les éléments suivants : Certains sondages ne couvrent pas la profondeur de dragage projetée (tableau 3.1.1); une justification est requise à cet effet. Le plan de caractérisation en plan et en coupe (nombre et emplacement des sondages) doit être bonifié le cas échéant afin de tenir compte de la

	profondeur de dragage ainsi que des zones à risque qui seront répertoriées par l'étude de caractérisation de phase I; - Le choix des paramètres à analyser devra être revue à la lumière des résultats de l'étude de caractérisation de phase I; - Les résultats du programme de contrôle de la qualité doivent être présentés dans un tableau et les variations relatives élevées doivent être justifiées.		
• Thématiques abordées : • Référence à l'étude d'impact : • Texte du commentaire :	Gestion en milieu terrestre Section 4.1.3.1 - Étude d'impact (p. 58/254 du pdf Vol. 1) L'initiateur du projet doit soumettre, dans le cadre de son étude d'impact, les informations concernant l'option d'assèchement de sédiments choisie : localisation, matériaux et mesures d'étanchéité, système de gestion des eaux de lixiviation, etc. Dans le cas où l'option d'utilisation des géotubes est retenue, en plus des informations ci-dessus, les informations concernant les polymères utilisés sont aussi requises.		
• Thématiques abordées : • Référence à l'étude d'impact : • Texte du commentaire :	Valorisation ou disposition des sédiments Section 4.1.3.1 - Étude d'impact (p. 58/254 du pdf Vol. 1) Il n'est pas clair si les sédiments seront disposés dans un des lieux présentés au tableau 4.1.4. L'initiateur du projet doit soumettre, dans le cadre de son étude d'impact, les options de gestion en milieu terrestre retenues lesquelles doivent être conformes à la réglementation, à l'annexe 5 Grille de gestion des sols excavés du Guide d'intervention - Protection des sols et réhabilitation des terrains contaminés et aux Lignes directrices pour la valorisation des sols contaminés.		
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Van Trang Nguyen	B.Sc., M. Sc. Sols et environnement		2026/04/10
Marie-Andrée Vézina	Directrice		2026/04/10
Clause(s) particulière(s) :			

2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires	
Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
• Thématiques abordées : • Référence à l'addenda : • Texte du commentaire :	Caractérisation des sédiments R-8 et R-15 (Addenda 1-Vol 1); Annexe R-8 Comme indiqué dans l'avis précédent, pour les sédiments qui seront gérés en milieu terrestre, leur caractérisation doit aussi être effectuée conformément au Guide de caractérisation des terrains. Minimalement, les éléments suivants doivent être bonifiés : - Certaines stations d'échantillonnage démontrent que les échantillons prélevés ne couvrent pas la profondeur prévue de dragage (par exemple : l'échantillon 0-0,2 m- profondeur prévue de dragage 1 m; l'échantillon 0-1,2 m- profondeur prévue de dragage 2,2 m); Certains échantillons représentent de gros volumes de sédiments à draguer (1 échantillon pour 5000-7000 m³ de sédiments au bord des quais). L'étude de de caractérisation doit être bonifiée pour mieux couvrir les volumes de sédiments à draguer; - Les paramètres analytiques de l'étude de caractérisation de phase II ne couvrent pas tous les paramètres analytiques recommandés dans les résultats de l'étude de caractérisation de

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux