Réaménagement des installations portuaires de Matane

Étude d'impact sur l'environnement
Volume 2 - Annexes A à I

Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG)
Version finale
N° de référence (client) : 40-2223-001/002/004

Juillet 2026
16-02301790.000-0400-EN-R-0200-00

Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG)
No de référence (client) : 40-2223-001/002/004

Préparé par :



Annie Bérubé, biol.
Chargée de projet
Englobe – Études environnementales et changements climatiques

Annie Taillon, biogéographe, M. Sc. Eau
Chargée de projet
Norda Stelo – Environnement

Vérifié et approuvé par :



Martin Fleury, ing.
Chef de projet
OIQ membre nº : 130048
Englobe – Études environnementales et changements climatiques



Stéphan Ferrero, ing.
Directeur de projet
OIQ membre nº : 121171
Norda Stelo – Génie côtier et portuaire

Équipe de réalisation

Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG)

Chargés de projet	Caroline Ratté, directrice de l'environnement et du développement durable David Parent, ingénieur, directeur des infrastructures portuaires

Norda Stelo | Englobe Corp.

Chargé de projet	Stéphan Ferrero, ingénieur
Coordonnatrice en environnement	Catherine Lalumière, biologiste, MBA
Coordonnatrice adjointe en environnement	Annie Taillon, biogéographe, M. Sc. Eau
Responsables de disciplines	Annie Bérubé, biologiste Daniel Plourde, spécialiste en environnement social Martin Fleury, ingénieur
Collaborateurs	Aline Cobut, ingénieur, Ph. D. André Boilard, ingénieur, MBA Anne-Sophie Colombani, B. Sc. Arnaud Ducastel, ingénieur Carolanne Blanchet, ingénieur Caroline Bureau, biologiste, M. Env. Catherine Vallières, biologiste, M. Sc. Cédric Sirois, géographe, M. Sc. Chanèle Poirier, biogéographe, M. Sc. Env. Clément Mortier, géomorphologue, M. Sc. Gabrielle Trottier, biologiste, Ph. D. Marie-Andrée Burelle, anthropologue Myriam Goulet, M. Sc. Myriam Huard, biologiste, DESS Patrick Desaulniers, ingénieur Sarah-Claude Lachance, biologiste, M. Sc. Vincent Kiepura, spéc. en environnement social Yannick Cordon, ingénieur
Cartographie/SIG	Manuel Pronovost, géomaticien, B. Sc. Philippe Lemieux, géomaticien, M. Sc.
Édition	Julie Korell, réviseure, B.A.

Sous-traitants

Groupe Lasalle|NHC	Benoît Ruest, ingénieur Nicolas Guillemette, ingénieur
Martin Aubé, Ph. D.	Martin Aubé, Ph. D.
Sensea Canada	
Centre de simulation et d'expertise maritime	

Registre des révisions et émissions

Nº DE RÉVISION	DATE	DESCRIPTION
0A	Mai 2025	Émission de la version préliminaire pour commentaires
0B	Septembre 2025	Émission de la version préfinale
00	Juillet 2026	Émission de la version finale

Propriété et confidentialité

« Ce document est destiné exclusivement aux fins qui y sont mentionnées. Toute utilisation du rapport doit prendre en considération l'objet et la portée du mandat en vertu duquel le rapport a été préparé ainsi que les limitations et conditions qui y sont spécifiées et l'état des connaissances scientifiques au moment de l'émission du rapport. Le Consortium Norda Stelo/Englobe ne fournit aucune garantie ni ne fait aucune représentation autre que celles expressément contenues dans le rapport.

Ce document est l'œuvre du Consortium Norda Stelo/Englobe . Toute reproduction, diffusion ou adaptation, partielle ou totale, est strictement prohibée sans avoir préalablement obtenu l'autorisation écrite du Consortium Norda Stelo/Englobe et de son Client. Pour plus de certitude, l'utilisation d'extraits du rapport est strictement interdite sans l'autorisation écrite du Consortium Norda Stelo/Englobe et de son Client, le rapport devant être lu et considéré dans sa forme intégrale.

Aucune information contenue dans ce rapport ne peut être utilisée par un tiers sans l'autorisation écrite du Consortium Norda Stelo/Englobe. et de son Client. Le Consortium Norda Stelo/Englobe. se dégage de toute responsabilité pour toute reproduction, diffusion, adaptation ou utilisation non autorisée du rapport.

Si des essais ont été effectués, les résultats de ces essais ne sont valides que pour l'échantillon décrit dans le présent rapport.

Les sous-traitants du Consortium Norda Stelo/Englobe qui auraient réalisé des travaux au chantier ou en laboratoire sont dûment évalués selon la procédure relative aux achats de notre système qualité. Pour toute information complémentaire ou de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec votre chargé de projet. »

Table des matières

ANNEXES

Annexe A	Directive émise par le MELCCFP
Annexe B	Moyens de communication utilisés lors de la démarche de participation publique
Annexe C	Faits saillants des rencontres
Annexe D	Correspondances reçues par la SPBSG de la part d'organisations
Annexe E	Faits saillants de la consultation en ligne
Annexe F	Faits saillants des rencontres avec les Premières Nations
Annexe G	Note technique sur le potentiel de valorisation des sédiments à des fins agricoles
Annexe H	Méthode d'évaluation des impacts
Annexe I	Plan des mesures d'urgence

Annexe A
Directive émise par le MELCCFP

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT
ET DE LA LUTTE CONTRE
LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Directive pour la réalisation d'une étude d'impacts sur l'environnement

Projet d'agrandissement, de reconstruction et de dragage des installations portuaires de Matane par la Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie sur le territoire de la ville de Matane

(Dossier 3211-04-069)

24 janvier 2022

Votre gouvernement

Québec

Coordination et rédaction
Cette publication a été réalisée par la Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC).

Renseignements
Pour tout renseignement, vous pouvez communiquer avec la Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique :

Téléphone : 418 521-3933

Télécopieur : 418 644-8222

Site Web : www.environnement.gouv.qc.ca

Pour obtenir un exemplaire du document
Direction générale de l'évaluation
environnementale et stratégique
Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques

Édifice Marie-Guyart, 6e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

ou

Visitez notre site Web : http://environnement.gouv.qc.ca/evaluations/publicat.htm

TABLE DES MATIÈRES

1. Principes généraux 1

1.1 La prise en compte des enjeux 2

1.2 Les démarches d'information et de consultation du public et des communautés autochtones 3

1.3 Le développement durable au centre des projets 5

1.4 La prise en compte des changements climatiques 5

2. Contenu de l'étude d'impact 7

2.1 Mise en contexte du projet 7

2.1.1 Présentation de l'initiateur 7

2.1.2 Localisation du projet 7

2.1.3 Contexte et raison d'être du projet 7

2.1.4 Analyse des solutions de rechange du projet 8

2.1.5 Aménagements et projets connexes 8

2.2 Démarches d'information et de consultation 8

2.3 Description du milieu de réalisation du projet 9

2.3.1 Délimitation de la zone d'étude 9

2.3.2 Description du milieu récepteur 9

2.4 Description des variantes de réalisation 14

2.4.1 Détermination des variantes 14

2.4.2 Description de la variante ou des variantes sélectionnées 15

2.5 Détermination des enjeux 18

2.6 Analyse des impacts du projet 18

2.6.1 Présentation du lien entre les enjeux et les impacts 18

2.6.2 Description des impacts 19

2.6.3 Atténuation des impacts 21

2.6.4 Compensation des impacts résiduels 21

2.6.5 Description des effets cumulatifs 21

2.7 Plan préliminaire des mesures d'urgence 22

2.8 Programme préliminaire de surveillance environnementale 23

2.9 Programme préliminaire de suivi environnemental 23

2.10 Synthèse du projet 24

3. Présentation de l'étude d'impact 25

3.1 Considérations d'ordre méthodologique 25

3.2 Confidentialité de certains renseignements et données 26

3.3 Exigences relatives à la production du rapport 27

Annexe 28

Annexe I – Autres renseignements requis pour un projet de port, de quai ou de terminal portuaire

AVANT-PROPOS

Selon l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2), pour les projets assujettis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques doit fournir à l'initiateur une directive lui indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement qu'il doit réaliser.

Le présent document constitue cette directive. Elle s'adresse aux ministères, municipalités, entreprises, organismes ou personnes (ci-après : initiateur) ayant déposé un avis concernant un projet visé à la partie II de l'annexe 1 du Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets (chapitre Q-2, r. 23.1), ci-après le RÉEIE, ou un projet exceptionnellement assujetti par le gouvernement en vertu de l'article 31.1.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

La directive présente en introduction les caractéristiques de l'évaluation environnementale ainsi que les exigences et les objectifs qu'elle doit viser. Elle comprend par la suite deux autres parties décrivant d'une part le contenu de l'étude d'impact et d'autre part sa présentation. Elle contient finalement une annexe présentant les autres renseignements particuliers requis selon le type de projet présenté. L'ensemble de ces éléments vise à aider l'initiateur à bien comprendre la procédure d'évaluation environnementale québécoise, mais aussi à lui permettre de réaliser une étude d'impact qui comprendra les renseignements pertinents à l'analyse environnementale du projet proposé et à la prise de décision par le gouvernement.

Pour toute information supplémentaire en ce qui a trait à la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement, l'initiateur est invité à consulter la page « Directive, formulaires, guides et documents divers » de la section « Évaluations environnementales » du site Internet (http://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/publicat.htm) du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (ci-après Ministère), où sont répertoriés des documents pouvant servir de référence lors de la réalisation d'une étude d'impact et au moment de l'analyse des projets assujettis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

1. PRINCIPES GÉNÉRAUX

L'évaluation environnementale est un processus progressif et itératif qui devrait être commencé le plus tôt possible, idéalement dès le démarrage du projet. En s'appuyant sur le principe que toute personne a droit à un environnement de qualité, à sa protection et à la sauvegarde des espèces vivantes qui y habitent, l'évaluation environnementale vise notamment :

- à prévenir la détérioration de la qualité de l'environnement et à maintenir la biodiversité, la connectivité, la productivité et la pérennité des écosystèmes;
- à respecter la sensibilité des composantes physiques, biologiques et humaines du milieu récepteur;
- à protéger la vie, la santé, la sécurité, le bien-être ou le confort de l'être humain;
- à favoriser et à soutenir la participation de la population dans l'évaluation des projets qui influencent son milieu de vie.

Évaluation environnementale : Processus qui intègre des considérations environnementales et prend en compte des caractéristiques du milieu humain dans la planification des projets, permettant ainsi qu'ils soient réalisés tout en assurant la protection et la conservation des milieux de vie. Ce processus permet de colliger, de traiter, d'analyser et d'interpréter les impacts afin d'évaluer l'acceptabilité environnementale des projets et de préparer les décisions et leur mise en œuvre.

L'évaluation environnementale est un instrument privilégié de développement durable. Elle vise avant tout une prise de décision éclairée du gouvernement quant à l'autorisation des projets d'envergure et prévoit une place importante à la participation du public et des communautés dans lesquelles les projets se réalisent. Elle permet de prendre en compte les préoccupations environnementales et sociales à toutes les phases de la réalisation d'un projet, de sa conception à sa fermeture, le cas échéant. Elle aide l'initiateur à concevoir un projet qui, en plus d'être économiquement et techniquement réalisable, a été optimisé pour être mieux intégré au milieu récepteur et globalement acceptable sur le plan environnemental.

L'évaluation environnementale prend en considération les opinions, les réactions et les principales préoccupations des personnes, des groupes, des organisations et des communautés locales et autochtones[1] interpellés par le projet. À cet égard, elle rend compte de la façon dont les divers acteurs concernés ou intéressés ont été associés au processus de planification du projet et tient compte des résultats des consultations effectuées.

En ce qui concerne les projets découlant d'une stratégie, d'un plan ou d'un programme ayant fait l'objet d'une évaluation environnementale stratégique en vertu du chapitre V de la Loi sur la qualité de l'environnement, l'évaluation environnementale doit tenir compte des conclusions ou recommandations émises dans le cadre de ce processus.

[1] On fait référence aux communautés autochtones dont les nations sont reconnues par l'Assemblée nationale du Québec. Voir : http://www.autochtones.gouv.qc.ca/publications_documentation/publications/document-11-nations-2e-edition.pdf.

1.1 La prise en compte des enjeux

Selon l'ampleur et la complexité du projet, la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement peut engendrer une quantité importante de données. Depuis la mise en application de la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, il a fréquemment été souligné par différentes instances que les études d'impact affichent un caractère trop encyclopédique, ce qui rend difficiles la consultation du public, la détermination des enjeux environnementaux et la prise de décision. À cet effet, un processus de modernisation du régime d'autorisation environnementale du gouvernement du Québec a mené à l'adoption de la Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement, entrée en vigueur le 23 mars 2017. Cette modernisation a pour objectif de rendre le régime d'autorisation environnementale plus clair, prévisible et efficace, tout en maintenant les exigences de protection de l'environnement.

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

Afin de rendre plus efficient le processus d'évaluation environnementale, de diffuser adéquatement l'information auprès du public et des communautés autochtones et de faire ressortir l'information pertinente à la prise de décision, le rapport d'étude d'impact doit être structuré de façon à mettre en évidence les impacts en lien avec les enjeux du projet. En ce sens, la structure et le contenu de l'étude d'impact du projet doivent être dictés par l'analyse des enjeux associés au milieu récepteur et au projet.

L'approche par enjeux se veut une approche d'allègement de l'étude d'impact. En ce sens, tous les éléments nécessaires à la prise de décision du gouvernement doivent être mis en évidence dans le document principal de l'étude d'impact. Cependant, certains éléments plus techniques (méthodes, résultats, etc.), essentiels à l'analyse du projet, pourront, lorsque la situation s'y prête, se retrouver en annexe du document principal ou encore être regroupés dans un autre document ce qui facilitera la lecture. L'analyse par enjeux doit se refléter dans les efforts de l'initiateur à mettre en place des mesures d'atténuation et de compensation. Elle doit également influencer le programme de surveillance et de suivi, en particulier si des incertitudes demeurent en lien avec ces enjeux.

1.2 Les démarches d'information et de consultation du public et des communautés autochtones

Consultations menées par l'initiateur

Il est préférable d'amorcer la consultation le plus tôt possible dans le processus de planification des projets pour que les opinions des acteurs puissent exercer une réelle influence sur les questions à étudier, les enjeux à documenter, les évaluations à réaliser, les choix à effectuer et les décisions à prendre. Plus la consultation intervient tôt dans le processus qui mène à une décision, plus grande est l'influence des acteurs sur l'ensemble du projet, ce qui peut, ultimement, le rendre plus acceptable sur le plan social. Ainsi, l'initiateur devrait amorcer des démarches d'information et de consultation auprès des acteurs dès le démarrage du projet afin de leur donner l'occasion d'exprimer leurs points de vue et leurs préoccupations par rapport au projet proposé. De plus, une démarche d'information et de consultation particulière devrait être instaurée avec le milieu municipal dont le territoire est visé par le projet. Plus précisément, l'initiateur devrait consulter les municipalités, les municipalités régionales de comté (MRC) et les communautés métropolitaines touchées afin de favoriser la prise en compte de la réglementation municipale, dont les règlements de zonage, et un meilleur arrimage en amont entre le projet et la planification municipale.

Acteurs : Désigne les personnes, les groupes, les organisations ou les communautés locales ou autochtones qui sont directement touchés (ou susceptibles de l'être) par un projet donné et par les impacts (positifs et négatifs) de celui-ci, mais peut aussi inclure les acteurs (à l'échelle locale, régionale ou provinciale) qui sont intéressés par le projet sans être directement concernés par ses retombées et ses impacts potentiels.

Les démarches d'information et de consultation entreprises par l'initiateur auprès des acteurs peuvent prendre différentes formes selon, notamment, les besoins des parties, la nature du projet, sa localisation et ses impacts appréhendés sur le territoire d'insertion. Elles doivent à tout le moins permettre aux acteurs concernés d'être adéquatement informés du projet, de faire valoir leurs préoccupations et, s'il y a lieu, d'influencer le projet pour en atténuer les effets négatifs sur les communautés et leur environnement.

Le Ministère recommande également à l'initiateur de poursuivre le dialogue en continu avec les acteurs interpellés par le projet, en mettant en œuvre des activités d'information et de consultation durant toutes les phases de réalisation du projet (construction, exploitation et fermeture). L'objectif est de maintenir une relation de confiance avec le milieu d'accueil et d'apporter, si possible, des changements dans les activités liées au projet en fonction des préoccupations et des commentaires exprimés par les acteurs consultés.

L'initiateur est invité à consulter le document suivant, qui pourra l'accompagner dans ses démarches :

- *L'information et la consultation du public dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement – Guide à l'intention de l'initiateur de projet* (http://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/documents/guide-initiateur-projet.pdf).

Consultation des communautés autochtones concernées

Pour ce qui est de la consultation des communautés autochtones, outre les considérations spécifiées dans la présente section, l'initiateur doit privilégier la mise en œuvre de démarches spécifiques auprès

des communautés autochtones concernées et, dans la mesure du possible, mutuellement convenues avec celles-ci.

Dans tous les cas, les démarches de l'initiateur demeurent distinctes des consultations que peut mener le gouvernement du Québec auprès de communautés autochtones dans le cadre de l'évaluation environnementale d'un projet. Rappelons que l'obligation de consultation [2] et, s'il y a lieu, d'accommodement des communautés autochtones qui découle des arrêts [3] de la Cour suprême du Canada incombe au gouvernement du Québec. Dans ce contexte, les démarches entreprises par l'initiateur auprès des communautés autochtones ne sauraient dégager le gouvernement de ses obligations en matière de consultation. Bien que distinctes, les démarches de l'initiateur et celles du gouvernement sont complémentaires, notamment au regard de la prise en compte des préoccupations des communautés autochtones sur le projet.

L'initiateur peut communiquer avec la Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique du Ministère pour toute question sur les démarches qu'il prévoit entreprendre auprès des communautés autochtones. Des renseignements sur les Autochtones peuvent également être obtenus auprès du Secrétariat aux affaires autochtones[4]. De plus, l'initiateur est invité à consulter les documents suivants, qui pourront l'accompagner dans ses démarches auprès des communautés autochtones :

- *Guide sur la démarche d'information et de consultation réalisée auprès des communautés autochtones par l'initiateur d'un projet assujetti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur* l'environnement (www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/documents/guide-demarche-autochtones-initiateur-projet.pdf);

- *Document d'information à l'intention des promoteurs et introduction générale aux relations avec les communautés autochtones dans le cadre de projets de mise en valeur des ressources naturelles* (http://www.autochtones.gouv.qc.ca/publications_documentation/publications/2015-02-document-intention-promoteurs.pdf).

Consultation ministérielle sur les enjeux que l'étude d'impact devrait aborder

Comme prévu à l'article 31.3.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement, l'avis de projet et la directive du ministre, publiés au Registre des évaluations environnementales, feront l'objet d'une consultation auprès du public. À la suite de cette consultation qui sera réalisée par le Ministère, les observations sur les enjeux dont la pertinence justifie l'obligation de leur prise en compte dans l'étude d'impact seront transmises à l'initiateur et seront publiées au Registre des évaluations environnementales.

---

2 Pour plus d'information sur l'obligation gouvernementale : http://www.autochtones.gouv.qc.ca/publications_documentation/publications/guide_inter_2008.pdf.

3 *Nation haïda* c. *Colombie-Britannique (Ministre des Forets)*, [2004] 3 R.C.S. 511, *Première nation Tlingit de Taku River* c. *Colombie-Britannique (Directeur d'évaluation de projet)*, [2004] 3 R.C.S. 550 et *Première nation crie Mikisew* c. *Canada (Ministre du Patrimoine canadien)*, [2005] 3 R.C.S. 388.

4 http://www.autochtones.gouv.qc.ca/index.asp.

1.3 Le développement durable au centre des projets

La Loi sur le développement durable (chapitre D-8.1.1), sanctionnée en 2006, établit une définition du développement durable et instaure 16 principes[5].

Le développement durable vise à répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. Ses trois objectifs sont de maintenir l'intégrité de l'environnement, d'assurer l'équité sociale et de viser l'efficience économique. Un projet conçu dans une telle perspective doit viser un équilibre entre ces trois objectifs et leur intégration dans le processus de planification et de décision ainsi qu'inclure la participation des citoyens.

Le Ministère mise sur la responsabilisation de l'initiateur, qui devra prendre en compte les objectifs et les principes de développement durable lors de l'élaboration de son projet. Il l'encourage fortement à mettre en place des programmes de gestion responsable comprenant des objectifs concrets et mesurables en matière de protection de l'environnement, d'efficacité économique et d'équité sociale. Dans les cas où l'initiateur n'est pas visé par la Loi sur le développement durable[6], il est encouragé à adopter sa propre politique de développement durable. L'étude d'impact doit résumer la démarche entreprise en ce sens et expliquer comment la conception du projet en tient compte et comment elle a été influencée par celle-ci. Le Ministère tiendra compte des principes de développement durable dans l'analyse des projets qui lui sont soumis. De la même manière, le gouvernement considérera les objectifs et les principes du développement durable lors de la prise de décision concernant le projet.

1.4 La prise en compte des changements climatiques

Pour le gouvernement du Québec, la lutte contre les changements climatiques constitue un enjeu prioritaire et fondamental. L'adoption de la Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement le 23 mars 2017 confirme la volonté du gouvernement de prendre en compte les changements climatiques dans le régime d'autorisation environnementale québécois. Les changements climatiques doivent donc être considérés dans l'élaboration d'un projet puisqu'ils le seront dans l'analyse de son acceptabilité environnementale. Ainsi, l'étude d'impact doit permettre d'évaluer l'impact potentiel du projet sur les changements climatiques. Elle doit également démontrer que les impacts anticipés des changements climatiques sur le projet et sur le milieu où il sera réalisé ont été considérés dans l'élaboration du projet et l'évaluation de ses impacts. L'analyse des solutions de rechange, des différentes variantes de réalisation et des mesures d'atténuation requises doit donc aussi prendre en compte le contexte des changements climatiques, notamment au regard des possibilités de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) ainsi que des besoins d'adaptation aux changements climatiques. De plus, il importe de considérer l'intensification des aléas météorologiques dans la conception des projets, notamment par l'examen de la résilience des projets face aux changements climatiques.

[5] Pour plus d'information, l'initiateur est invité à consulter la section sur le développement durable sur le site Web du Ministère (www.environnement.gouv.qc.ca/developpement/definition.htm).

[6] Selon l'article 3 de la Loi sur le développement durable, sont visés : le gouvernement, le Conseil exécutif, le Conseil du trésor, les ministères, de même que les organismes du gouvernement visés par la Loi sur le vérificateur général (chapitre V-5.01).

L’initiateur est invité à consulter le document suivant, qui pourra l’orienter dans sa démarche d’analyse :

- *Les changements climatiques et l’évaluation environnementale – Guide à l’intention de l’initiateur de projet* (https://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/publicat.htm).

Ce guide vise à outiller l’initiateur de projet dans cette prise en compte, en décrivant comment les changements climatiques doivent être considérés dans l’élaboration et l’analyse environnementale d’un projet. À cet égard, ce document est une référence incontournable à consulter préalablement à l’élaboration de l’étude d’impact.

2. CONTENU DE L'ÉTUDE D'IMPACT

2.1 Mise en contexte du projet

2.1.1 Présentation de l'initiateur

L'étude d'impact présente l'initiateur et, s'il y a lieu, son représentant en inscrivant leurs coordonnées. S'il s'agit d'une entreprise, le nom et le numéro d'entreprise du Québec (NEQ) qui lui est attribué lorsqu'il est immatriculé en vertu de la Loi sur la publicité légale des entreprises (chapitre P-44.1) doivent être fournis. Si le demandeur est une municipalité, une copie certifiée d'une résolution du conseil municipal ou une copie d'un règlement autorisant le mandataire à signer les documents déposés doit aussi être jointe à l'étude d'impact.

Cette section doit aussi présenter l'expérience de l'initiateur en lien avec le type de projet présenté, par exemple son mandat et son secteur d'activité. Elle doit également inclure une description des grands principes de ses politiques en matière d'environnement et de développement durable.

Finalement, l'initiateur donne les noms et coordonnées des professionnels ou d'autres personnes compétentes responsables de la conception de tout le projet ou d'une partie ou de l'étude d'impact ainsi qu'une brève description de leurs mandats.

2.1.2 Localisation du projet

L'étude d'impact présente l'emplacement, y compris un plan de localisation, ainsi que le territoire d'insertion du projet (villes, MRC et, s'il y a lieu, les réserves indiennes[7], etc.). Les coordonnées géographiques des principales composantes du projet doivent aussi être inscrites dans cette section.

2.1.3 Contexte et raison d'être du projet

L'objectif de cette section est d'expliquer le contexte d'insertion et la raison d'être du projet. À cet égard, elle décrit la situation actuelle du secteur d'activité concerné, énonce les objectifs liés au projet, explique les problèmes ou besoins motivant le projet et présente les contraintes (à l'échelle locale et régionale, de même que nationale et internationale, s'il y a lieu) ou les exigences liées à sa réalisation. De plus, elle présente :

- les exigences techniques et économiques concernant l'implantation et l'exploitation du projet, notamment en ce qui a trait à l'importance de ces exigences et au calendrier de réalisation;
- la liste des permis, droits et autorisations nécessaires à la réalisation du projet, conformément aux lois et règlements du Québec et du Canada;
- la façon dont s'articule le projet par rapport aux différentes politiques et orientations gouvernementales en lien avec le secteur d'activité du projet;
- s'il y a lieu, les aspects pertinents des ententes conclues entre les communautés autochtones et les gouvernements qui ont un lien avec le territoire d'insertion du projet.

[7] Selon l'article 1 du RÉEIE, une réserve indienne est une réserve au sens de la Loi sur les Indiens (L.R.C. (1985), chapitre. I-5), un établissement indien, de même que le territoire provisoire de Kanesatake au sens de la Loi sur le gouvernement du territoire provisoire de Kanesatake (L.C., 2001, chapitre 8).

2.1.4 Analyse des solutions de rechange du projet

L'étude d'impact présente sommairement les solutions de rechange du projet, y compris l'éventualité de sa non-réalisation ou de son report et, le cas échéant, toute solution proposée lors des consultations effectuées par l'initiateur. Les solutions proposées devraient refléter, dans la mesure du possible, les enjeux perçus par l'initiateur et par les acteurs consultés. En présence d'impacts socioéconomiques et humains importants, l'étude d'impact présente une analyse avantages-coûts du projet, une étude d'opportunité ou une analyse du cycle de vie ou les deux, incluant la comparaison des solutions étudiées et du *statu quo*. Le choix de la solution retenue doit être effectué en fonction des objectifs poursuivis, dont la protection de l'environnement, le respect des objectifs de développement durable, la prise en compte des changements climatiques, la réduction des émissions de GES et le maintien des écosystèmes et de la biodiversité, tout en tenant compte des contraintes techniques, sociales et économiques. Pour ce faire, l'étude d'impact présente le raisonnement et les critères qui ont mené à ce choix.

Solutions de rechange : Différentes possibilités permettant d'atteindre les mêmes objectifs et de répondre aux mêmes problèmes ou besoins à l'origine du projet.

2.1.5 Aménagements et projets connexes

L'étude d'impact fait mention de tout aménagement existant ou projeté, en cours de planification ou d'exécution, susceptible d'influencer la conception ou les impacts du projet proposé. Les renseignements sur ces aménagements et ces projets doivent permettre de déterminer les interactions potentielles avec le projet proposé. Ils devront également être utilisés pour l'identification des effets cumulatifs du projet.

2.2 Démarches d'information et de consultation

Comme mentionné au RÉEIE, les renseignements relatifs aux activités d'information et de consultation réalisées par l'initiateur au cours de la planification du projet doivent être présentés dans l'étude d'impact. Cette dernière doit décrire les démarches mises en œuvre pour informer la population, y compris les communautés autochtones concernées, et pour comprendre les besoins, les points de vue et les préoccupations des acteurs à l'égard du projet. Pour plus d'information sur les étapes des démarches et sur les méthodes qui peuvent être employées, l'initiateur doit consulter les guides mentionnés à la section 1.2.

L'étude d'impact présente donc en détail toutes les démarches d'information et de consultation réalisées (méthodes utilisées, objectifs poursuivis, dates et lieux des activités d'information et de consultation, liste des acteurs sollicités, nombre de participants et milieux représentés, responsables de l'organisation et de l'animation des activités, etc.) ainsi que les résultats obtenus (questions reçues et réponses fournies, commentaires, préoccupations, perceptions à l'égard du projet, etc.).

L'étude d'impact doit faire état des observations sur les enjeux soulevés par tous les acteurs consultés, y compris lors de la consultation publique sur l'avis de projet et la directive prévue à l'article 31.3.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Le cas échéant, l'étude d'impact doit décrire les modifications apportées au projet au cours des phases de planification et les mesures d'atténuation prévues en réponse aux observations soulevées à cette étape. Enfin, l'étude d'impact indique, s'il y a lieu, les questions et les préoccupations des acteurs consultés, dont les communautés autochtones, auxquelles l'initiateur n'a pas pu répondre et justifie pour quelle raison ces éléments n'ont pas été traités.

L'initiateur doit aussi déposer un plan préliminaire qui présente les démarches d'information et de consultation qu'il prévoit mettre en œuvre au cours des phases de construction, d'exploitation et, le cas échéant, de fermeture du projet.

Contenu de l'étude d'impact relatif aux communautés autochtones consultées

Composantes valorisées de l'environnement : Éléments considérés comme ayant une importance scientifique, sociale, culturelle, économique, historique, archéologique ou esthétique.

Si l'initiateur a effectué des démarches de consultation auprès de communautés autochtones, le Ministère préconise la rédaction de sections distinctes dans l'étude d'impact, qui permettront de regrouper et de faire ressortir clairement, selon les chapitres, les renseignements qui ont trait à ces communautés. Le Ministère encourage fortement l'initiateur à impliquer directement les communautés autochtones dans la production de ces sections. Celles-ci devraient mettre en relief, sans s'y restreindre : le détail des démarches de consultation auprès des communautés autochtones et leurs résultats, comme spécifié dans la présente section, ainsi que les aspects autochtones relatifs à la description du milieu récepteur (section 2.3.2), à la détermination des enjeux (section 2.5) et à l'analyse des impacts du projet (section 2.6).

2.3 Description du milieu de réalisation du projet

2.3.1 Délimitation de la zone d'étude

L'étude d'impact détermine d'abord une zone d'étude et justifie ses limites. La portion du territoire couverte par cette zone doit être suffisante pour englober l'ensemble des activités projetées, y compris, si possible, les autres éléments nécessaires à la réalisation du projet, et pour circonscrire l'ensemble des effets directs et indirects du projet sur les milieux physique, biologique et humain. Si nécessaire, la zone d'étude peut être composée de différentes aires délimitées selon les impacts étudiés. La détermination de ces différentes aires devra alors aussi être justifiée.

2.3.2 Description du milieu récepteur

L'étude d'impact présente ensuite la description des composantes des milieux physique, biologique et humain susceptibles d'être affectées par le projet ou de venir moduler l'ampleur des impacts potentiels du projet sur d'autres composantes du milieu. La description de ces composantes doit être axée sur les composantes valorisées de l'environnement. Elle ne doit contenir que des données nécessaires à la détermination des enjeux et à l'analyse des impacts. Ces composantes doivent être présentées en fonction des liens qui les unissent afin de permettre la compréhension des relations et des interactions entre ces différents éléments de l'environnement de la zone d'étude. L'étude d'impact précise les raisons et les critères justifiant le choix des composantes à prendre en considération. Les sections suivantes donnent plusieurs exemples de composantes à considérer, mais l'initiateur est tenu d'intégrer à l'étude d'impact tout autre élément qu'il jugera pertinent. L'information contenue dans ces sections doit être représentée sur une ou plusieurs cartes permettant de bien visualiser l'étendue et les composantes du projet, la zone d'étude définie et l'ensemble des composantes valorisées de l'environnement. La représentation cartographique sera complétée par des tableaux-synthèses des éléments non cartographiques.

Description des composantes des milieux physique et biologique

La description des milieux physique et biologique se fait en fonction des activités prévues au cours des différentes phases de réalisation du projet dans la zone d'étude déterminée.

La description des différents types de milieux devra notamment comprendre, dans certains cas, les caractéristiques lithologique, hydrogéologique, hydrologique, topographique et climatique. Le cas échéant, le potentiel agricole des sols devra être présenté[8]. Par ailleurs, l'étude d'impact devra inclure la phase I d'une étude de caractérisation des sols réalisée selon le *Guide de caractérisation des terrains* du Ministère, ainsi que les études de phases II et III, le cas échéant[9]. Les études de caractérisation antérieures doivent être fournies et un résumé de celles-ci doit être présenté dans l'étude d'impact.

Écosystème : Ensemble dynamique d'organismes vivants en interaction entre eux et avec leur milieu environnant non vivant, qui forme une unité fonctionnelle.

La végétation des aires susceptibles d'être affectées par le projet doit également être présentée. On indiquera alors notamment la présence de peuplements fragiles ou exceptionnels. Les peuplements forestiers devront être quantifiés et qualifiés[10]. De plus, si le projet est réalisé dans une municipalité des basses-terres du Saint-Laurent, le pourcentage de boisement doit être fourni. Les principales espèces fauniques[11] et floristiques doivent être présentées en fonction, notamment, de leur cycle vital (migration, alimentation, reproduction et protection), des communautés qu'elles forment et des habitats, comme défini par le Règlement sur les habitats fauniques (chapitre C-61.1, r. 18) et le Règlement sur les espèces floristiques menacées ou vulnérables et leurs habitats (chapitre E-12.01, r. 3). Une attention particulière doit être accordée aux espèces fauniques et floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées[12], aux espèces exotiques envahissantes et aux espèces qui revêtent une importance particulière sur le plan social, économique, culturel ou scientifique. Cette description comprend également une analyse de l'importance de chaque écosystème répertorié en fonction notamment de sa valeur sur les plans écologique et social et de son degré de vulnérabilité et d'unicité. De plus, il est important de considérer les fonctions de l'habitat, comme les fonctions de reproduction, d'alimentation, d'alevinage et de repos ainsi que leur connectivité à l'intérieur de l'écosystème.

---

8 L'initiateur pourra aborder cet élément en présentant l'inventaire des terres du Canada (ARDA), dont l'information est disponible dans la cartographie numérique de la Commission de protection du territoire agricole du Québec à l'adresse suivante : www.cptaq.gouv.qc.ca sous l'onglet « Consulter la cartographique numérique ».

9 Il est recommandé de faire approuver son programme de caractérisation (phases II et III) par le Ministère avant d'entreprendre les travaux.

10 À cet effet, l'initiateur est invité à se référer aux cartes écoforestières les plus récentes. Ces cartes sont disponibles à l'adresse suivante : https://mffp.gouv.qc.ca/carte-interactive-service-cartographie-web-wms-donnees-ecoforestieres-quebec/.

11 À cet effet, le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs possède des protocoles standardisés pour les inventaires, les suivis ou l'évaluation de certains impacts. Il est fortement recommandé aux initiateurs d'en faire la demande en communiquant avec les directions régionales concernées.

12 En ce qui concerne les espèces menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être désignées comme telles, l'initiateur est invité à consulter le site Web du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ) à l'adresse suivante : http://www.cdpnq.gouv.qc.ca/demande.asp. De plus, il est invité à transmettre ses données d'inventaires au CDPNQ dans le cas d'une telle découverte dans la zone d'étude.

Plus précisément, la description des milieux humides et hydriques, comme défini à l'article 46.0.2 de la Loi sur la qualité de l'environnement[13], doit comprendre les renseignements et documents exigés à l'article 46.0.3 de cette loi. Le ou les plans directeurs de l'eau (PDE) de la région visée par le projet devront être considérés pour assurer la conformité du projet avec les orientations établies dans ces plans[14]. Selon la localisation du projet, les plans de gestion intégrée du Saint-Laurent (PGI du St-Laurent) et les plans régionaux des milieux humides et hydriques (PRMHH), élaborés par les MRC doivent aussi être considérés. De plus, la description doit prendre en compte les objectifs de conservation prévus dans les plans métropolitains de développement ou dans les schémas d'aménagement et de développement, en matière de conservation de la biodiversité, de capacité de support des écosystèmes naturels, d'utilisation durable des milieux et de potentiel de restauration. La description des milieux physique et biologique est basée sur une revue de la littérature scientifique, mais également sur l'information disponible chez les organismes gouvernementaux et municipaux[15], de même que sur les connaissances des communautés locales et les connaissances traditionnelles autochtones, lesquelles peuvent contribuer à mieux caractériser le milieu. De plus, dans le but d'évaluer les impacts du projet, il pourrait être nécessaire d'acquérir une connaissance plus fine des écosystèmes présents. Dans ce cas, l'initiateur devra réaliser des inventaires en utilisant des méthodes scientifiques éprouvées et reconnues. Ces méthodes doivent notamment prendre en compte le cycle de vie et les habitudes des espèces susceptibles d'être rencontrées afin de permettre, entre autres, une analyse en fonction des différentes phases du projet et du calendrier de réalisation projeté. La description des inventaires, fournie en annexe à l'étude d'impact, doit inclure les renseignements nécessaires à leur compréhension et à leur interprétation (auteur(s), dates d'inventaire, méthodes utilisées, plans d'échantillonnage, fiches de terrain, photos, références scientifiques, etc.). Dans le cas des espèces menacées ou vulnérables, cette information et les résultats détaillés doivent être présentés dans un document séparé et confidentiel, comme prévu à l'article 31.8 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

La description des milieux physique et biologique doit être accompagnée d'éléments cartographiques, notamment les composantes des écosystèmes identifiés, les milieux humides et hydriques, les cours d'eau réguliers et intermittents, y compris leur sens d'écoulement, les habitats fauniques et floristiques, la localisation et l'abondance des espèces exotiques envahissantes, les aires protégées, projetées ou permanentes, et tout projet d'aires protégées[16], les territoires fauniques structurés délimités en vertu du chapitre IV.1 de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune (chapitre C-61.1). Les zones à risque d'inondation, d'érosion, de submersion ou de glissement de terrain ou toute autre contrainte naturelle qui se trouve dans les limites de la zone d'étude du projet identifiée ou connue par la municipalité ou la MRC ou par toute autre organisation compétente en la matière doivent être présentées.

[13] À cet effet, les documents suivants doivent être considérés : le *Guide d'élaboration d'un plan de conservation des milieux humides* (http://www.environnement.gouv.qc.ca/eau/rives/Guide_plan.pdf), le guide *Identification et délimitation des milieux humides du Québec méridional,* la fiche *Identification et délimitation des milieux hydriques et riverains* (http://www.environnement.gouv.qc.ca/eau/rives/delimitation.pdf) ainsi que le *Guide d'interprétation de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* (http://www.environnement.gouv.qc.ca/eau/rives/guide-interpretationPPRLPI.pdf).

[14] Des renseignements sur les PDE peuvent être obtenus auprès du Regroupement des organismes de bassins versants du Québec (https://robvq.qc.ca/robvq).

[15] À cet effet, l'initiateur peut notamment consulter Données Québec à l'adresse suivante : https://www.donneesquebec.ca/fr/.

[16] À cet effet, l'initiateur est invité à s'adresser à la Direction des aires protégées du Ministère.

Description des composantes du milieu humain

La description du milieu humain présente les principales caractéristiques sociales, culturelles et économiques des communautés locales et autochtones concernées par le projet qui pourraient s'avérer pertinentes à l'évaluation des impacts potentiels de celui-ci. Elle comprend également la description du milieu aménagé ou bâti.

La présentation des communautés doit d'abord comprendre une description de leur profil démographique, notamment celui des communautés autochtones concernées par le projet. Les relations entre les communautés et le milieu naturel doivent aussi être décrites, ainsi que l'usage qu'elles font des différents éléments du milieu. La description du milieu humain doit également tenir compte des valeurs sociales, culturelles et économiques que les communautés attribuent aux différents éléments du milieu. De plus, les renseignements pertinents relatifs à l'état de santé général de la population locale doivent être présentés[17].

Pour ce qui est des communautés autochtones, leur participation à un processus de négociation territoriale globale avec les gouvernements du Québec et du Canada, le cas échéant, doit être mentionnée. La description fait état, s'il y a lieu, de la présence sur le territoire à l'étude des réserves indiennes, de réserves à castor, des camps autochtones et des territoires utilisés à des fins traditionnelles. La description indique également si le territoire à l'étude fait l'objet d'une entente ou d'un traité conclu entre les gouvernements et les communautés autochtones, en faisant ressortir son incidence sur le milieu. Enfin, la description doit inclure les composantes de l'environnement valorisées par ces communautés et présenter le portrait de l'utilisation des ressources et du territoire à l'étude par les communautés autochtones, en précisant, s'il y a lieu, leurs activités exercées à des fins alimentaires, domestiques, rituelles ou sociales, les connaissances traditionnelles rattachées à ces activités, la présence de sites de chasse, de pêche, de piégeage ou de cueillette, de sites d'intérêt tels que les sites patrimoniaux ou archéologiques, etc. Ces renseignements sont recueillis sur la base de l'information existante disponible ou obtenue lors des échanges avec les communautés consultées. Lorsque la confidentialité de certains renseignements est requise par une communauté autochtone, il revient à l'initiateur de déterminer avec la communauté les moyens permettant d'assurer cette confidentialité. Il est à noter que tout renseignement obtenu d'une communauté sous le sceau de la confidentialité ne doit pas être inclus dans l'étude d'impact.

La description du milieu aménagé et bâti doit comprendre l'utilisation actuelle et prévue du territoire et de ses ressources en se référant aux lois, règlements, politiques, orientations, schémas et plans provinciaux, régionaux et municipaux d'affectation, de développement et d'aménagement, de même qu'aux traités et ententes conclus entre les gouvernements et les communautés autochtones. Plus précisément, cette description devra inclure :

- les orientations, les objectifs, les grandes affectations du territoire et les usages autorisés ainsi que les limites d'urbanisation présentées dans le schéma d'aménagement et de développement (SAD) ou le plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), le cas échéant;
- les territoires urbanisés de nature résidentielle, commerciale, industrielle, institutionnelle ou autres;

[17] Afin de déterminer les composantes pertinentes à considérer relativement à l'état de santé de la population, l'initiateur est invité à consulter le document *La santé et ses déterminants : Mieux comprendre pour mieux agir*, disponible à l'adresse suivante : http://publications.msss.gouv.qc.ca/msss/fichiers/2011/11-202-06.pdf.

- l'affectation prévue dans le plan d'affectation des terres publiques ainsi que les orientations et les objectifs du plan d'affectation du territoire public dans le cas de projets réalisés sur les terres du domaine de l'État[18];
- le territoire et les activités agricoles de même que les activités d'aquaculture, de mariculture et de pêche commerciale;
- le milieu forestier incluant les aires sylvicoles et acéricoles ainsi que les unités d'aménagement forestier sur les terres du domaine de l'État qui font l'objet d'un aménagement forestier;
- les zones de villégiature, les activités récréatives (chasse, pêche, piégeage, écotourisme, ornithologie, etc.) et les équipements récréatifs existants et projetés;
- les territoires fauniques structurés (zones d'exploitation contrôlée, pourvoiries, réserves fauniques, etc.);
- l'ensemble des territoires naturels protégés;
- les services publics communautaires et institutionnels, notamment ceux accueillant des populations sensibles (services de santé, services scolaires, services de garde, etc.);
- les infrastructures et équipements d'utilité publique (réseau routier, systèmes de transport terrestre guidés, chemins de fer, aéroports, réseau de transport d'électricité, aqueducs, égouts, gazoducs, oléoducs, sites d'enfouissement, etc.);
- les sources d'alimentation en eau potable, soit les eaux prélevées à des fins de consommation humaine ou à des fins de transformation alimentaire. La description devra identifier les sites de prélèvement d'eau de surface et souterraine (les puits privés, les puits alimentant plus de vingt personnes, les puits municipaux et autres) ainsi que les aires de protection des sites de prélèvement d'eau[19]. Elle devra notamment préciser l'emplacement des puits par rapport au projet et leurs caractéristiques (élévation, niveau statique et dynamique de l'eau, analyse de la qualité de l'eau, etc.).

Les composantes du milieu aménagé et bâti doivent être représentées, dans la mesure du possible, sous forme cartographique.

De plus, la section sur le milieu humain doit inclure diverses composantes du patrimoine culturel : le patrimoine archéologique terrestre et submergé incluant les sites connus ainsi que les secteurs et les zones à potentiel archéologique. Ces éléments doivent être déterminés dans le cadre d'une étude de potentiel archéologique, pour laquelle le Ministère encourage l'initiateur à impliquer les communautés autochtones concernées, et, au besoin, ils doivent être validés par un inventaire de terrain[20]. La description doit inclure le patrimoine bâti[21], soit les immeubles et les sites patrimoniaux. Elle doit aussi inclure une évaluation patrimoniale de tous les bâtiments se trouvant dans l'aire d'étude dont la

[18] À cet effet, l'initiateur est invité à contacter la direction régionale du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles.

[19] À cet effet, l'initiateur est invité à consulter le Règlement sur le prélèvement des eaux et leur protection (http://www.environnement.gouv.qc.ca/eau/prelevements/reglement-prelevement-protection/index.htm).

[20] À cet effet, l'initiateur est invité à consulter le *Guide pour l'initiateur de projet – Prendre en compte la protection du patrimoine archéologique dans la production des études d'impact sur l'environnement en conformité avec la Loi sur la qualité de l'environnement* (https://www.mcc.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/patrimoine/archeologie/Guide_initiateur_projet_2015.pdf).

[21] À cet effet, l'initiateur est invité à consulter les *Lignes directrices pour la prise en compte du patrimoine bâti dans le cadre de la production d'une étude d'impact sur l'environnement :* https://www.mcc.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/patrimoine/GuideEtudesImpact.pdf.

démolition en tout ou en partie est envisagée ou auxquels des modifications majeures seront apportées. Enfin, les paysages, y compris les éléments et les ensembles visuels d'intérêt local ou touristique, doivent être présentés. Ces éléments doivent notamment faire l'objet d'une documentation photographique.

Enfin, une description du climat sonore (conformément à la note *Traitement des plaintes sur le bruit et exigences aux entreprises qui le génèrent*[22]) doit être présentée pour les projets susceptibles de produire des nuisances aux récepteurs sensibles les plus rapprochés (à l'intérieur d'un rayon de 2 km).

Récepteurs sensibles : les habitations, les établissements de santé et de services sociaux (hôpitaux, CHSLD, résidences pour personnes âgées, etc.), les établissements d'éducation (écoles, garderies, centres de la petite enfance, etc.), les établissements touristiques (bureaux d'information touristique, musées, centres de ski, colonies de vacances, bases de plein air et de loisirs, campings, etc.), les espaces récréatifs (terrains de loisirs, parcs urbains, parcs et aires de conservation, etc.).

2.4 Description des variantes de réalisation

2.4.1 Détermination des variantes

L'étude d'impact présente les différentes variantes de projet qui ont été envisagées pour répondre aux problèmes ou aux besoins à l'origine d'un projet, en considérant, le cas échéant, celles qui ont été proposées lors des consultations effectuées par l'initiateur. Les variantes proposées doivent refléter les enjeux associés à la réalisation du projet, y compris à ceux qui sont en lien avec les préoccupations exprimées par les acteurs à l'égard du projet. Elles doivent prendre en compte les besoins à combler et les objectifs du développement durable. De plus, l'initiateur doit les analyser en tenant compte du potentiel d'émission de GES, de l'impact que pourraient avoir les changements climatiques sur le projet ou sur le milieu et des stratégies d'adaptation aux changements climatiques. La proposition d'une variante peut être motivée, par exemple, par le souci d'éviter, de réduire ou de limiter :

- l'empiétement du projet sur les milieux humides et hydriques ou sur le milieu terrestre qui pourrait limiter d'autres usages existants ou potentiels;
- la détérioration ou la perte d'habitats [23] pouvant affecter la biodiversité du milieu;
- la détérioration ou la perte d'habitats pouvant affecter la pratique d'activités traditionnelles autochtones;
- la perte d'espèces menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées;
- la perte de milieux d'intérêt pour les communautés concernées;

Variantes de réalisation : Différents moyens susceptibles d'assurer la réalisation d'un projet, qu'ils concernent la localisation géographique (sites, corridors, zones), la disponibilité technologique (procédés, techniques de construction, modes d'exploitation) ou les techniques opérationnelles (actions, mesures, programmes, gestion).

[22] Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, 2006. *Traitement des plaintes sur le bruit et exigences aux entreprises qui le génèrent.* (http://www.environnement.gouv.qc.ca/publications/note-instructions/98-01/note-bruit.pdf).

[23] À cet effet, l'initiateur est invité à consulter les *Lignes directrices pour la conservation des habitats fauniques*, disponibles à l'adresse suivante : https://mffp.gouv.qc.ca/faune/habitats-fauniques/pdf/lignes-directrices-habitats.pdf.

– la perte de milieux exceptionnels;
– la détérioration ou la perte de territoires agricoles;
– les contraintes propres aux activités agricoles;
– les zones à risque de glissement de terrain, d'érosion des berges, d'inondation et de submersion;
– les îlots de chaleur urbains;
– la détérioration de la qualité de vie des communautés avoisinantes;
– l'empreinte carbone du projet;
– les émissions de contaminants, de GES ou autres rejets;
– l'utilisation de l'eau ou la gestion de l'eau;
– les coûts de construction et d'exploitation du projet;
– la répartition inéquitable des impacts et des bénéfices du projet pour la population.

De plus, chaque variante sélectionnée doit être réalisable à des coûts ne compromettant pas la rentabilité économique du projet et répondre, en bonne partie, aux problèmes ou besoins identifiés ainsi qu'être faisable sur les plans juridique, légal, réglementaire et technique (tenure des terres, zonage, topographie, ouvrages d'art, disponibilité de la main-d'œuvre, etc.). Les variantes sélectionnées doivent viser à limiter l'ampleur des impacts négatifs sur les milieux physique, biologique et humain, en plus de maximiser les retombées positives.

Une comparaison des variantes présélectionnées en vue de retenir la ou les variantes qui se démarquent des autres, le raisonnement ainsi que les critères utilisés pour arriver au choix de la ou des variantes retenues pour l'analyse détaillée des impacts doivent être présentés. Les variantes retenues doivent permettre de réduire au minimum les impacts négatifs potentiels du projet, notamment si ces derniers sont liés à l'un des enjeux soulevés par le projet.

La représentation cartographique devra être privilégiée. Elle présentera les zones de contraintes pour chaque variante décrite et pourra être complétée par un tableau de comparaison des éléments non cartographiques (par exemple les arguments économiques).

2.4.2 Description de la variante ou des variantes sélectionnées

L'étude d'impact décrit l'ensemble des caractéristiques connues et prévisibles associées à la variante sélectionnée ou, le cas échéant, à chacune des variantes retenues pour l'analyse détaillée des impacts. Cette description comprend les activités, les aménagements, les travaux, l'entreposage et les équipements prévus pendant les différentes phases de réalisation du projet, les sources d'énergie envisagées, la main-d'œuvre requise et sa provenance, de même que les installations et les infrastructures temporaires, permanentes et connexes.

Elle présente aussi une estimation des coûts de chaque variante retenue et fournit le calendrier de réalisation selon les différentes phases du projet, la durée des travaux (date et séquence généralement suivie) ainsi que la durée de vie du projet et les phases futures de développement.

Cette description doit aussi inclure :

– les coordonnées géographiques en degrés décimaux du point central du projet (pour les projets linéaires, fournir les coordonnées des points de début et de fin du projet);

– le statut de propriété des terrains (terrains municipaux, parcs provinciaux ou fédéraux, réserves, propriétés privées, etc.), les droits de propriété et d'usage accordés (ou les démarches requises ou entreprises dans le but de les acquérir), les droits de passage et les servitudes. Sur les terres du domaine de l'État, l'affectation inscrite dans le plan d'affectation du territoire public pour les terres concernées;

– le plan d'ensemble des composantes du projet à une échelle appropriée et une représentation de l'ensemble des aménagements et ouvrages prévus (plan en perspective, simulation visuelle, etc.), y compris, si possible, une photographie aérienne récente du secteur.

Phases d'aménagement et de construction

Sans s'y restreindre, l'initiateur doit décrire les activités suivantes : le déboisement, le défrichage, le brûlage, le dynamitage, le bétonnage, l'utilisation de machinerie lourde, la circulation des camions, le déplacement ou le démantèlement de bâtiments ou d'infrastructures, le détournement et la traversée de cours d'eau ainsi que l'assèchement de parties de cours d'eau. Les activités d'excavation, de dragage, de remblayage et d'extraction des matériaux d'emprunt doivent aussi être décrites. Cette description doit tenir compte des volumes prévus, de leur provenance, de leur transport, de leur réutilisation, de leur élimination et de leur mode de gestion, lorsqu'applicable.

Également, doivent être considérés :

– l'empiétement en zone agricole;

– la gestion des eaux de ruissellement[24], de drainage et d'assèchement (collecte, contrôle, dérivation, traitement, confinement, bassins de sédimentation);

– les risques de contamination des sols et la gestion prévue des sols[25] contaminés, y compris les lieux de disposition envisagés ainsi que le risque de découverte d'une contamination fortuite;

– la gestion des sols présentant des espèces floristiques exotiques envahissantes;

– la gestion des sols arables;

– les émissions atmosphériques (ponctuelles et diffuses);

– une estimation des principales sources d'émission de GES liées à la phase de construction;

– les matières résiduelles (type, volume, lieux et modes de gestion (valorisation et élimination), etc.). Lorsque les rejets, notamment les eaux et les matières résiduelles (dangereuses ou non), sont gérés par un tiers, l'étude doit démontrer que les équipements utilisés sont en mesure de gérer ces rejets, et ce, en conformité avec les exigences gouvernementales;

– les installations de chantier et autres infrastructures temporaires (chemins d'accès, parcs pour la machinerie et stationnements, points de raccordement aux réseaux ou au milieu récepteur, aires de travail, d'entreposage, de manutention et d'expédition, lieux d'entreposage de matières dangereuses, installations sanitaires, quais ou autres infrastructures empiétant en milieux hydriques, etc.).

---

[24] À cet effet, le *Guide de gestion des eaux pluviales*, disponible sur le site Web du Ministère, devrait être considéré (http://www.environnement.gouv.qc.ca/eau/pluviales/guide-gestion-eaux-pluviales.pdf).

[25] La gestion des sols et des eaux souterraines doit respecter le guide suivant : Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (2019). *Guide d'intervention – Protection des sols et réhabilitation des terrains contaminés* (http://www.environnement.gouv.qc.ca/sol/terrains/guide-intervention/guide-intervention-protection-rehab.pdf).

Phase d'exploitation

Sans s'y limiter, l'initiateur doit aborder les éléments suivants pour la phase d'exploitation :

- les bâtiments et autres structures permanentes, ainsi que les installations connexes (routières, ferroviaires, portuaires et aéroportuaires, prises d'eau, aires de réception, de manipulation et d'entreposage, de stationnement, etc.);
- une description des travaux requis pour la réfection ou la réparation d'un établissement, d'une construction, d'un équipement ou d'un ouvrage existant ainsi que pour le remplacement ou la modification d'équipements techniques afférents à l'un de ceux-ci, le cas échéant;
- les installations requises ou existantes nécessaires au raccordement électrique, avec la description des besoins en énergie et en puissance;
- les matières résiduelles (type, volume, lieux et modes de gestion (valorisation et élimination, etc.)). Lorsque les rejets, notamment les eaux et les matières résiduelles (dangereuses ou non), sont gérés par un tiers, l'étude doit démontrer que les équipements utilisés sont en mesure de gérer ces rejets, et ce, en conformité avec les exigences gouvernementales;
- les modalités d'entreposage des matières dangereuses ainsi que les mesures qui seront prises pour assurer le maintien en bon état de ces installations;
- les modalités d'entreposage des matières dangereuses résiduelles et leur mode de disposition;
- les procédés et les équipements;
- les rejets liquides, solides et gazeux (y compris les émissions atmosphériques ponctuelles et diffuses);
- une estimation des principales sources d'émission de GES;
- la considération des risques actuels et futurs liés aux changements climatiques dans la localisation, la conception et l'exploitation des infrastructures du projet;
- les mesures d'utilisation rationnelles et de conservation des ressources (réduction à la source, amélioration de l'efficacité d'utilisation et application des technologies de valorisation : réemploi, recyclage, etc.);
- l'entretien des ouvrages, des aménagements et des installations.

Phase de fermeture

Sans s'y limiter, l'initiateur doit aborder les éléments suivants pour la phase de fermeture :

- les activités liées à la fermeture et au démantèlement des installations[26];
- les activités liées à la restauration du site;
- les activités liées à la gestion postfermeture, le cas échéant.

[26] À cet effet le *Guide de bonnes pratiques pour la gestion des matériaux de démantèlement* et les *Lignes directrices relatives à la gestion de béton, de brique et d'asphalte issus des travaux de construction et de démolition et des résidus du secteur de la pierre de taille* devraient être considérés (http://www.environnement.gouv.qc.ca/matieres/valorisation/lignesdirectrices/beton-brique-asphalte.pdf).

2.5 Détermination des enjeux

Dans cette section, l'initiateur doit déterminer les enjeux de son projet en s'inspirant des interactions possibles entre le projet et les composantes valorisées de l'environnement. Il devra également tenir compte des préoccupations exprimées lors de la consultation du public et des communautés autochtones, comme précisé à la section 1.2, et prendre en considération les observations sur les enjeux soulevés lors de la consultation publique sur l'avis de projet et la directive. L'initiateur devra justifier le choix des enjeux retenus.

De plus, les impacts du projet associés aux enjeux gouvernementaux doivent être présentés. Ces enjeux peuvent être les suivants :

- le maintien de la biodiversité;
- le maintien de la quantité d'habitats floristiques et fauniques et de leur qualité;
- la lutte contre les changements climatiques;
- la protection des milieux humides et hydriques;
- le maintien de la qualité de vie;
- le maintien de la sécurité des résidents et des usagers;
- la protection de la santé publique;
- la conciliation des usages du territoire;
- l'acceptabilité sociale du projet;
- la protection du patrimoine bâti et archéologique et des paysages;
- la pérennité du territoire et des activités agricoles;
- l'occupation et la vitalité des territoires.

Ainsi, par exemple, un projet qui pourrait avoir un impact sur un milieu naturel d'intérêt pour la communauté pourrait avoir comme enjeu la protection des paysages. Un projet ayant un impact sur des espèces fauniques et floristiques menacées ou vulnérables et leurs habitats, et sur des complexes de milieux humides aurait pour enjeu le maintien de la biodiversité. Un projet qui générerait d'importantes quantités de GES aurait pour enjeu la lutte contre les changements climatiques. Si les impacts du projet sur les différentes composantes de l'environnement sont jugés inacceptables, le projet pourrait être refusé par le gouvernement. À l'inverse, le projet pourrait être autorisé si les impacts résiduels sont jugés acceptables après l'application de mesures adéquates pour éviter les impacts négatifs, les atténuer ou, en dernier recours, les compenser.

Il est important que le processus de détermination des enjeux conserve une certaine souplesse pour que, au cours de la planification du projet et de la préparation de l'étude d'impact par l'initiateur, les enjeux puissent être révisés et ajustés par rapport à l'information acquise sur le terrain et lors des consultations menées auprès du public et des communautés autochtones.

2.6 Analyse des impacts du projet

2.6.1 Présentation du lien entre les enjeux et les impacts

Une fois la détermination des enjeux complétée, l'initiateur doit préciser les composantes valorisées de l'environnement liées à chaque enjeu. Il doit également définir les sources d'impact liées aux activités

d'aménagement, de construction, d'exploitation et de fermeture, le cas échéant, susceptibles de modifier ces composantes.

L'initiateur est invité à présenter, à l'aide d'une grille d'interrelations, les liens entre les sources d'impact et les composantes valorisées de l'environnement, ce qui permet de prévoir les impacts probables du projet. Il détermine et évalue les impacts de la variante ou des variantes sélectionnées, pendant les phases d'aménagement, de construction, d'exploitation et de fermeture, le cas échéant. Il en évalue l'importance en utilisant une méthode et des critères appropriés. La méthode d'évaluation des impacts doit être présentée en annexe du document. L'initiateur considère les impacts positifs et négatifs ainsi que les impacts directs et indirects sur l'environnement en lien avec les enjeux déterminés à la section 2.5 du présent document.

2.6.2 Description des impacts

Cette section doit présenter les impacts du projet sur les composantes valorisées de l'environnement déterminées à la section 2.3.2. De plus, elle doit présenter une analyse des impacts et des risques anticipés des changements climatiques sur le projet et sur le milieu où il sera réalisé.

Les éléments mentionnés dans les paragraphes suivants doivent être pris en considération dans la mesure où les impacts indiqués sont en lien avec les enjeux préalablement déterminés.

Lorsqu'un projet implique le déboisement de superficies forestières, une description détaillée des impacts du projet sur le milieu forestier et sur les objectifs d'aménagement forestier doit être fournie. Une évaluation précise des pertes de superficie forestière, lorsque applicable, des pertes de volume ligneux, des pertes de possibilités forestières et des pertes d'investissements forestiers réalisés est aussi requise.

Cette section doit aussi aborder les impacts potentiels du projet sur la santé, y compris les impacts sociaux et psychosociaux[27], ainsi que les impacts sur le profil démographique et la situation économique des communautés concernées, dont les communautés autochtones. Les impacts sur le milieu humain peuvent varier d'intensité en fonction des communautés ou des groupes concernés. Ces différences peuvent s'expliquer par l'influence de plusieurs facteurs individuels ou collectifs, notamment les déterminants de la santé, l'acceptabilité sociale et la perception des risques, lesquels doivent être pris en considération lors de l'évaluation des impacts sur le milieu humain[28].

Les impacts potentiels sur la santé seront estimés en fonction de critères basés sur des considérations de santé publique et en prendront en compte, notamment, les concentrations ou charges de contaminants (dans l'eau, l'atmosphère et, le cas échéant, les sols) auxquelles la population pourrait être exposée. Tout autre impact potentiel sur la santé physique, mentale et psychosociale en lien avec le projet doit être considéré dans l'étude d'impact. En ce qui a trait aux effets du bruit sur la santé, l'initiateur est aussi invité à consulter l'*Avis sur une politique québécoise de lutte au bruit environnemental : pour*

---

[27] Les impacts psychosociaux renvoient aux conséquences (réactions ou actions), qu'elles soient positives ou négatives, résultant de la perception qu'ont les personnes et les groupes sociaux à l'égard d'un projet (satisfaction, bien-être, soulagement, stress, anxiété, colère, comportements de fuite ou d'évitement, fatigue, insomnie, dépression, etc.). Ils peuvent être associés à des sources d'impact majeures telles que les relocalisations résidentielles involontaires, s'il y a lieu, les nuisances vécues ou ressenties par les résidents et la perception des risques pour leur santé et leur sécurité.

[28] Pour en savoir plus sur ces facteurs et sur l'évaluation des impacts sociaux (rôles, objectifs, définitions, procédure, méthodes, etc.), l'initiateur est invité à consulter le document *Guide de soutien destiné au réseau de la santé : l'évaluation des impacts sociaux en environnement*, disponible à l'adresse suivante : https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2675_evaluation_impacts_sociaux_environnement.pdf.

des environnements sonores sains[29]. Si l'annonce du projet a eu un impact sur la dynamique sociale de la communauté d'accueil (comportements, relations sociales, sentiment d'appartenance) ou si le projet risque d'affecter celle-ci de manière considérable, l'étude d'impact doit aborder cette question en décrivant les diverses positions et les réactions à l'égard du projet ainsi que les impacts anticipés sur les plans social et psychosocial, qu'ils soient positifs ou négatifs (tensions et conflits sociaux suscités par le projet ou, à l'inverse, renforcement des liens entre les membres de la communauté, etc.).

Cette section présente les impacts sur la qualité de vie de la population concernée liés, entre autres, aux nuisances découlant des activités de construction et d'exploitation (par exemple le bruit, les odeurs, les vibrations, les poussières et l'augmentation de la circulation routière). Plus particulièrement, les impacts anticipés sur le climat sonore devront être évalués à l'aide d'une étude de modélisation sonore découlant des activités de construction et d'exploitation, préparée selon une méthodologie reconnue, et devront être évalués notamment en fonction de la note *Traitement des plaintes sur le bruit et exigences aux entreprises qui le génèrent*[30] et des *Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction industriel*[31] pour les sources de bruit fixes et selon la *Politique sur le bruit routier*[32] pour les composantes routières.

L'étude d'impact doit également aborder les impacts sur l'utilisation actuelle et prévue du territoire, notamment à des fins agricoles, sylvicoles, résidentielles, commerciales, industrielles, récréatives ou touristiques. Sur les terres du domaine de l'État, l'étude doit aussi aborder les impacts sur les orientations et les objectifs d'utilisation et de protection du territoire public présentés dans un plan d'affectation du territoire public ou dans une planification sectorielle.

En ce qui concerne les communautés autochtones, la présente section doit documenter les impacts potentiels du projet sur l'utilisation des ressources et du territoire, de même que sur la pratique des activités traditionnelles à des fins alimentaires, domestiques, rituelles ou sociales (chasse, pêche, piégeage, cueillette, utilisation de sites d'intérêt, etc.).

Finalement, cette section doit décrire les impacts économiques associés à la construction et à l'exploitation des installations, de même que les retombées anticipées en ce qui concerne les possibilités d'emploi ou de contrats pour les communautés locales et régionales, y compris les communautés autochtones. Les impacts sur la superficie des lots et les marges de recul avant des bâtiments, la modification des accès aux bâtiments, la destruction des lotissements existants, le morcellement de propriétés et le déplacement ou l'expropriation de bâtiments ainsi que la perte de valeur foncière et immobilière doivent aussi être analysés.

---

[29] Institut national de santé publique du Québec, 2015. *Avis sur une politique québécoise de lutte au bruit environnemental : pour des environnements sonores sains.* (https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2048_politique_lutte_bruit_environnemental.pdf).

[30] Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, 2006. *Traitement des plaintes sur le bruit et exigences aux entreprises qui le génèrent.* (http://www.environnement.gouv.qc.ca/publications/note-instructions/98-01/note-bruit.pdf).

[31] Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, 2015. *Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction industriel.* (http://www.environnement.gouv.qc.ca/publications/note-instructions/98-01/lignes-directrices-construction.pdf).

[32] Ministère des Transports, 1998. *Politique sur le bruit routier.* (https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/Documents/politique_bruit.pdf).

2.6.3 Atténuation des impacts

L'atténuation des impacts vise la meilleure intégration possible du projet aux milieux physique, biologique et humain. À cet égard, l'étude d'impact précise les mesures propres au projet prévues lors des différentes phases de réalisation et visant à limiter les impacts négatifs sur les composantes valorisées de l'environnement ou à réduire leur intensité, de même que les mesures prévues pour favoriser ou maximiser les impacts positifs. Ainsi, les modalités et mesures de protection des sols, des eaux de surface et souterraines, de l'atmosphère, de la flore, de la faune et de leurs habitats, y compris les mesures temporaires, doivent être présentées (abat-poussières, bassins de rétention, confinement, gestion des fuites et des déversements, etc.). Les mesures visant à éviter l'introduction et la propagation des espèces exotiques envahissantes doivent également y figurer. L'étude d'impact doit aussi présenter une description des mesures d'atténuation prévues pour réduire les émissions de GES et adapter le projet aux conditions climatiques actuelles et futures. L'étude d'impact présente une évaluation de l'efficacité des mesures d'atténuation proposées en se basant notamment sur l'expérience passée ou la littérature pertinente.

Des mesures doivent également être prévues afin d'atténuer les impacts négatifs sur le milieu humain, dont la qualité de vie et la santé des personnes, notamment en lien avec les nuisances engendrées par le projet. À cet effet, l'initiateur doit considérer la mise sur pied d'un mécanisme de réception et de traitement des plaintes et commentaires de la population. Quant aux impacts positifs, ils peuvent être maximisés, par exemple, par l'attribution de contrats aux entreprises locales, autochtones et régionales et par la mise en œuvre d'un programme de recrutement et de formation visant l'embauche d'une main-d'œuvre locale, autochtone et régionale. De plus, les mesures retenues pour atténuer les impacts négatifs potentiels sur l'utilisation des ressources et du territoire par les communautés autochtones et plus précisément sur leur pratique d'activités traditionnelles à des fins alimentaires, domestiques, rituelles ou sociales doivent être décrites clairement.

L'initiateur doit présenter les mesures d'atténuation courantes relevant des bonnes pratiques ou du respect des exigences légales et réglementaires en annexe du document.

2.6.4 Compensation des impacts résiduels

L'initiateur présente des mesures de compensation des impacts résiduels inévitables, c'est-à-dire les impacts qui subsistent après les efforts d'évitement effectués et une fois les mesures d'atténuation appliquées, tant pour les milieux physique et biologique que pour le milieu humain.

Effets cumulatifs : Changements dans l'environnement causés par les multiples interactions des activités humaines et des processus naturels qui s'accumulent dans le temps et l'espace.

2.6.5 Description des effets cumulatifs

L'initiateur doit déterminer les composantes environnementales et sociales sur lesquelles portera l'évaluation des effets cumulatifs. À titre d'exemple, les effets sur la faune et son habitat, les espèces menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées, l'économie régionale, les milieux humides et hydriques, les bassins versants touchés et la protection de leurs usages, les communautés affectées, dont les communautés autochtones, la qualité de vie et la santé, la qualité de l'atmosphère, les émissions de GES et la qualité des eaux de surface et souterraines, et la qualité des paysages pourraient être considérés. Ces composantes sont des éléments sensibles du milieu pouvant être déjà affectés par les activités anthropiques présentes (augmentation des charges de contaminants, du bruit et des autres nuisances), mais également par les changements climatiques (augmentation des températures, périodes

d'étiage plus sévères et plus fréquentes, etc.). Les composantes choisies devront être liées aux enjeux du projet.

Dans le cadre de son analyse, l'initiateur justifie l'approche sélectionnée et les composantes retenues pour l'étude des effets cumulatifs et présente la délimitation géographique et temporelle de celles-ci, en considérant que ces limites peuvent varier d'une composante à l'autre. De plus, il propose et justifie le choix des projets et activités retenus pour l'analyse des effets cumulatifs (projets et activités existants réalisés selon l'échelle spatiale déterminée ou dont la réalisation est raisonnablement prévisible).

Finalement, l'initiateur détermine les mesures qui seront mises en œuvre dans le but de contrôler, de réduire ou de prévenir les conséquences néfastes des effets cumulatifs.

2.7 Plan préliminaire des mesures d'urgence

L'étude d'impact présente un plan préliminaire des mesures d'urgence prévues pour que l'on puisse réagir adéquatement en cas d'accident, tant pour les périodes de construction, d'exploitation que de fermeture, le cas échéant. Ce ou ces plans décrivent les principales actions envisagées pour faire face aux situations d'urgence, de même que les mécanismes de transmission de l'alerte. Ils décrivent clairement le lien avec les autorités municipales et, le cas échéant, leur articulation avec le plan des mesures d'urgence des municipalités concernées. L'élaboration du plan préliminaire des mesures d'urgence doit être réalisée en adéquation avec les approches et principes de sécurité civile du Québec et en collaboration avec les autorités locales et régionales responsables des mesures d'urgence sur l'ensemble du territoire touché par le projet. De façon générale, un plan des mesures d'urgence préliminaire inclut les éléments suivants :

- une table des matières;
- une description des différentes situations possibles ou probables. En ce qui concerne le plan des mesures d'urgence en période de construction, cette description comprend les risques liés à la réalisation des travaux prévus (utilisation de matières dangereuses, glissement de terrain, érosion des berges, etc.) ainsi que les mesures de prévention et d'intervention visant à limiter ces risques;
- une liste des matières dangereuses qui seront utilisées et la liste des matières dangereuses résiduelles qui seront produites ainsi que l'emplacement des lieux d'entreposage;
- l'information pertinente en cas d'urgence (coordonnées des personnes responsables, équipements disponibles, plans ou cartes des trajets à privilégier, voies d'accès en toute saison, etc.);
- la structure d'intervention en cas d'urgence et les modes de communication avec l'organisation de sécurité civile externe selon les bonnes pratiques établies au Québec;
- les actions à envisager en cas d'urgence (appels d'urgence, déviation de la circulation, signalisation, modalités d'évacuation, etc.);
- les moyens à prévoir pour alerter efficacement les personnes et les communautés menacées par un sinistre, dont les communautés autochtones, s'il y a lieu, en concertation avec les organismes municipaux et gouvernementaux concernés (transmission aux pouvoirs publics de l'alerte et de l'information subséquente sur la situation);
- les modalités de mise à jour et de réévaluation des mesures d'urgence. L'étude d'impact peut faire référence à un plan des mesures d'urgence existant si celui-ci est à jour et disponible pour consultation;
- les modalités de mise en place (financières et techniques) d'un programme de formation des intervenants internes et externes et d'exercices de simulation.

Ce plan préliminaire devra comprendre les engagements de l'initiateur quant au dépôt du plan final qui sera complété à la suite de l'autorisation du projet par le gouvernement, le cas échéant.

2.8 Programme préliminaire de surveillance environnementale

La surveillance environnementale est réalisée par l'initiateur de projet et elle a pour but de s'assurer du respect :

- des mesures proposées dans l'étude d'impact, y compris les mesures d'atténuation ou de compensation;
- des conditions fixées dans le décret gouvernemental;
- des engagements de l'initiateur prévus dans les autorisations ministérielles;
- des exigences relatives aux lois et règlements pertinents.

La surveillance environnementale concerne aussi bien la phase de construction que les phases d'exploitation et de fermeture, le cas échéant. Le programme de surveillance peut permettre, si nécessaire, de réorienter les travaux et éventuellement d'améliorer le déroulement de la construction et de la mise en place des différents éléments du projet.

L'initiateur doit proposer dans l'étude d'impact un programme préliminaire de surveillance environnementale. Ce programme préliminaire devra comprendre les engagements de l'initiateur quant au dépôt du programme final ainsi que des rapports de surveillance.

Ce programme préliminaire sera complété à la suite de l'autorisation du projet par le gouvernement, le cas échéant.

2.9 Programme préliminaire de suivi environnemental

Le suivi environnemental est effectué par l'initiateur et a pour but de vérifier, par l'expérience sur le terrain, la justesse de l'évaluation de certains impacts et l'efficacité de certaines mesures d'atténuation ou de compensation prévues dans l'étude d'impact et pour lesquelles subsiste une incertitude, ou, dans le cas contraire, de permettre une amélioration de celles-ci dans le but d'atteindre les objectifs d'atténuation des impacts prévus. Le suivi environnemental peut porter autant sur les milieux physique et biologique que sur le milieu humain, et notamment sur certains indicateurs de développement durable permettant de suivre, pendant l'exploitation du projet, l'évolution d'enjeux déterminés en cours d'analyse.

L'initiateur doit proposer dans l'étude d'impact un programme préliminaire de suivi environnemental sous forme de tableau. Celui-ci doit comprendre :

- les objectifs poursuivis dans le cadre du suivi;
- une liste des éléments nécessitant un suivi environnemental;
- la durée minimale du programme de suivi ainsi que la fréquence des études prévues;
- les modalités concernant la production et la transmission des rapports de suivi (nombre, fréquence, délais et format);
- les engagements de l'initiateur quant au dépôt du programme final et des rapports de suivi environnemental.

Ce programme préliminaire sera complété à la suite de l'autorisation du projet par le gouvernement, le cas échéant. Dans le cas où l'initiateur juge que la mise en œuvre d'un tel programme n'est pas nécessaire, il doit le justifier dans l'étude d'impact.

2.10 Synthèse du projet

L'initiateur présente une synthèse du projet, dans un langage vulgarisé, en mettant l'accent sur les principaux enjeux liés à sa réalisation. Cette synthèse rappelle les modalités de réalisation du projet et le mode d'exploitation prévu. Elle présente les principaux impacts du projet et les mesures d'atténuation qui en découlent. Elle explique brièvement les suivis qui seront réalisés et leurs objectifs. Elle illustre la manière dont la réalisation du projet répond aux besoins initialement soulevés et tient compte des objectifs du développement durable, des changements climatiques ainsi que des préoccupations exprimées par la population lors des différentes consultations.

Un tableau présentant l'ensemble des mesures d'atténuation et de compensation prévues, de même que tout autre engagement, devra également être inclus dans cette synthèse. Ce tableau devra permettre de visualiser les principales mesures d'optimisation, d'atténuation ou de compensation prévues en fonction des principaux impacts potentiels et des enjeux environnementaux reliés au projet, en faisant référence aux sections de l'étude d'impact qui abordent ces points. S'il y a lieu, la synthèse présente une section qui résume les principaux enjeux soulevés par les communautés autochtones consultées, les impacts du projet sur ces communautés ainsi que les mesures d'atténuation et les engagements qui en découlent, le cas échéant.

3. PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE D'IMPACT

3.1 Considérations d'ordre méthodologique

L'étude d'impact doit être présentée de façon claire et concise et se limiter aux éléments pertinents à la bonne compréhension du projet et de ses impacts. Les éléments d'information plus techniques ne devraient pas être incorporés au document principal, à moins qu'ils ne soient indispensables pour la compréhension du lecteur. L'étude d'impact doit être structurée de manière à faire ressortir les principaux enjeux et les préoccupations de la population ainsi que la manière dont ils ont été considérés dans l'élaboration du projet. La production de sections distinctes, consacrées aux communautés autochtones consultées, est préconisée lorsque l'information à fournir s'y prête.

Les points saillants de l'étude d'impact doivent être accompagnés d'éléments qui illustrent clairement le propos, tels que des graphiques, des cartes et des photographies. Les cartes devront être présentées avec des données de référence communes pour permettre la comparaison et la superposition des éléments cartographiés. La disponibilité et la qualité des données utilisées devraient également être évaluées par l'initiateur. Toutes les sources de renseignements doivent être indiquées en référence. De plus, les méthodes utilisées au cours de la réalisation de l'étude d'impact (inventaires, enquêtes, entrevues, analyses comparatives, etc.) doivent être présentées, explicitées et validées sur le plan scientifique et placées en annexe.

Autant que possible, l'information doit être synthétisée et présentée sous forme de tableaux, et les données (tant quantitatives que qualitatives) soumises dans l'étude d'impact doivent être analysées à la lumière de la documentation appropriée.

Sommaire

Un sommaire de l'étude d'impact, présentant une courte description du projet et de sa raison d'être, un rappel du contexte légal, les modalités de réalisation et d'exploitation du projet, les principaux enjeux du projet ainsi que les conclusions de l'étude d'impact, doit faire partie des pages liminaires du document.

Description du milieu

En ce qui concerne la description du milieu, on doit retrouver les éléments permettant d'en évaluer la qualité (localisation des stations d'inventaire et d'échantillonnage, dates d'inventaire, techniques utilisées et limitations, fiches de terrain, photographies). Les sources de renseignements doivent être données en référence. Le nom, la profession et la fonction des personnes qui ont contribué à la réalisation de l'étude d'impact doivent être indiqués. L'initiateur du projet est tenu de respecter les exigences de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (chapitre A-2.1) et de la Loi sur la protection des renseignements personnels dans le secteur privé (chapitre P-39.1), et il doit éviter d'inclure de tels renseignements dans l'étude d'impact.

Évaluation des impacts

L'évaluation de l'importance d'un impact dépend d'abord du changement subi par les composantes environnementales et sociales affectées. Ainsi, plus un impact est étendu, fréquent, durable ou intense, plus il sera important. L'impact doit être analysé à l'échelle de la zone d'étude, de la région ou de la province (par exemple une perte de biodiversité).

L'évaluation de l'importance d'un impact dépend aussi de la composante affectée, c'est-à-dire de sa valeur intrinsèque pour l'écosystème (sensibilité, unicité, rareté, réversibilité), de même que des valeurs sociales, culturelles, économiques et esthétiques attribuées à cette composante par la population. Ainsi, plus une composante de l'écosystème est valorisée par la population, plus l'impact sur cette composante risque d'être important. Les préoccupations fondamentales de la population, y compris les communautés autochtones, notamment lorsque des éléments du projet constituent un danger pour la santé ou la sécurité ou présentent une menace pour le patrimoine culturel et archéologique terrestre et submergé, influencent aussi cette évaluation. De plus, l'étude d'impact mentionne, le cas échéant, la reconnaissance formelle de la composante par un statut particulier qui lui a été attribué.

Alors que la description des impacts se base sur des faits appréhendés, leur évaluation comporte un jugement de valeur. Cette évaluation peut non seulement aider à établir des seuils ou des niveaux d'acceptabilité, mais également permettre de déterminer les critères d'atténuation des impacts ou les besoins en matière de surveillance et de suivi.

L'étude d'impact décrit, en annexe, la méthode retenue de même que les incertitudes ou les biais qui s'y rattachent. Les méthodes et techniques utilisées doivent être objectives, concrètes et reproductibles. Le lecteur doit pouvoir suivre facilement le raisonnement de l'initiateur pour déterminer et évaluer les impacts. À tout le moins, l'étude d'impact présente un outil de contrôle pour mettre en relation les activités du projet et la présence des ouvrages avec les composantes du milieu. Il peut s'agir de tableaux synoptiques, de listes de vérification ou de fiches d'impact. La mise en œuvre de mécanismes de participation citoyenne et la consultation de la littérature liée au type de projet visé (dont les études d'impacts de projets similaires) sont d'autres moyens qui peuvent permettre de déterminer et d'évaluer les impacts potentiels en fonction des différentes étapes du projet.

3.2 Confidentialité de certains renseignements et données

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le Ministère constitue un dossier public qui sera publié dans le Registre des évaluations environnementales, comprenant notamment l'étude d'impact et tous les documents présentés par l'initiateur à l'appui de sa demande, et ce, en vertu des articles 118.5.0.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement et 18 du RÉEIE.

Par ailleurs, l'article 31.8 de la Loi sur la qualité de l'environnement stipule que « [l]e ministre peut soustraire à une consultation publique des renseignements ou données concernant des procédés industriels, la sécurité de l'État ou la localisation d'espèces menacées ou vulnérables ».

En conséquence, lorsque l'initiateur d'un projet transmet au Ministère des renseignements ou des données concernant des procédés industriels, la sécurité de l'État ou la localisation d'espèces menacées ou vulnérables et qu'il juge que ceux-ci sont de nature confidentielle, il doit soumettre une demande au ministre pour les soustraire à la consultation publique. Une telle demande doit s'appuyer sur les deux démonstrations suivantes :

- démontrer qu'il s'agit de renseignements ou de données concernant des procédés industriels, la sécurité de l'État ou la localisation d'espèces menacées ou vulnérables;
- démontrer en quoi ces renseignements ou ces données sont confidentiels et quel préjudice serait induit s'ils étaient divulgués.

Puisque le ministre doit publier les documents qu'il reçoit au Registre des évaluations environnementales, l'initiateur doit fournir ces renseignements et ces données dans un document séparé de l'étude d'impact et clairement identifié comme étant jugé de nature confidentielle. Les renseignements contenus dans ce document devront être présentés de manière précise et concordante avec le contenu de l'étude d'impact.

Avant l'inscription au Registre des évaluations environnementales, le ministre indiquera à l'initiateur s'il se prévaut ou non des pouvoirs que lui confère à ce sujet l'article 31.8 de la Loi sur la qualité de l'environnement pour soustraire ces renseignements ou données à la consultation publique.

3.3 Exigences relatives à la production du rapport

Lors du dépôt de l'étude d'impact ainsi que des addendas produits à la suite des questions et commentaires du Ministère, l'initiateur doit fournir au ministre 12 copies papier et une copie sur support informatique (format PDF) des différents documents. Puisque les copies électroniques de l'étude d'impact et des différents documents complémentaires mentionnés dans les articles 118.5.0.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement et 18 du RÉEIE seront rendues publiques sur le Registre des évaluations environnementales, l'initiateur doit fournir une lettre attestant de la concordance entre la copie papier et la copie électronique des différents documents déposés.

Pour faciliter le repérage des documents soumis dans les banques informatisées, la page titre de l'étude d'impact doit contenir les renseignements suivants :

- le nom du projet avec le lieu de réalisation;
- le titre du dossier incluant les termes « Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques »;
- le sous-titre du document (par exemple : rapport principal, annexe, addenda);
- le numéro de dossier que la Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique a attribué au projet au moment de la production de la directive;
- le nom de l'initiateur;
- le nom du consultant, s'il y a lieu;
- la date.

ANNEXE

ANNEXE I – AUTRES RENSEIGNEMENTS REQUIS POUR UN PROJET DE PORT, DE QUAI OU DE TERMINAL PORTUAIRE

Cette annexe présente des renseignements particuliers requis lors de la réalisation d'une étude d'impact pour les projets de port, de quai ou de terminal portuaire assujettis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Il s'adresse aux entreprises, organismes ou personnes ayant déposé un avis concernant un projet visé à l'article 4 de la partie II de l'annexe I du Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets (chapitre Q-2, r. 23.1).

Il est à noter que les exigences de la présente annexe font partie intégrante de la directive prévue à l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2) et sont à ajouter à celles précisées à la section 2 – Contenu de l'étude d'impact du texte principal de la *Directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement* (Directive).

De plus, comme prévu à l'article 31.4 de la Loi sur la qualité de l'environnement, le ministre peut, à tout moment, demander à l'initiateur du projet de fournir des renseignements, d'approfondir certaines questions ou d'entreprendre certaines recherches qu'il estime nécessaires afin d'évaluer complètement les conséquences sur l'environnement du projet proposé.

Éléments à ajouter à la section 2.1.3 – Contexte et raison d'être du projet

Dans la présentation du contexte et de la raison d'être d'un projet de port, de quai ou de terminal portuaire, les objectifs liés au projet en lien avec la capacité de transbordement ou d'accueil des installations portuaires existantes ou prévues doivent également être décrits à l'étude d'impact.

Éléments à ajouter à la section 2.3.1 – Délimitation de la zone d'étude

La zone d'étude doit notamment englober la section amont du cours d'eau ou du plan d'eau en raison de son influence éventuelle sur les conditions hydrauliques à l'emplacement des travaux projetés. Elle doit aussi inclure la section aval pour prévoir l'impact des travaux sur ces mêmes conditions. La zone d'étude doit être assez grande pour permettre de décrire l'ensemble de la cellule hydrosédimentaire en milieu maritime ou l'ensemble des tronçons en amont et en aval du cours d'eau ou du plan d'eau qui influenceraient les ouvrages ou qui seraient influencés par le projet.

La zone d'étude de ce type de projet doit aussi englober les lieux de dépôt en milieu hydrique ou terrestre des sédiments dragués de même que les secteurs influencés par la dispersion des sédiments dans l'eau lors du dragage, du déblai, du remblai ainsi que du transport et du rejet des sédiments. Elle englobe les secteurs utilisés comme bancs d'emprunt dans le cas de remblayage.

Si nécessaire, la zone d'étude peut être composée de différentes aires délimitées selon les impacts étudiés.

Éléments à ajouter à la section 2.3.2 – Description du milieu récepteur

Pour les projets nécessitant du dragage, l'initiateur doit faire approuver par le Ministère son programme de caractérisation des sédiments, comprenant le choix des paramètres, des méthodes d'échantillonnage et des méthodes d'analyse, avant sa réalisation. Ce programme doit être conforme au *Guide d'échantillonnage des sédiments du Saint-Laurent pour les projets de dragage et de génie maritime*[1] ainsi qu'au *Guide de caractérisation physico-chimique et toxicologique des sédiments*[2].

En ce qui concerne les projets de port, de quai ou de terminal portuaire, les composantes suivantes doivent être présentées dans la description du milieu :

- la topographie et la bathymétrie;
- la dynamique du cours d'eau ou du plan d'eau ou la dynamique côtière :
  - ✓ la dérive littorale, la morphologie fluviale, le style fluvial et les zones d'érosion,
  - ✓ le régime sédimentaire (source, transport, zones d'accumulation des sédiments), tout particulièrement dans les secteurs des travaux de dragage et de remblayage et les lieux potentiels de dépôt de sédiments en milieu hydrique,
  - ✓ les processus d'érosion (vagues, patrons d'écoulement, glaces, gel-dégel, dessiccation-hydratation, variations du niveau d'eau, drainage, courants, etc.);
- les régimes d'écoulement et hydrodynamique du cours d'eau ou du plan d'eau, en climat actuel et en regard des projections climatiques futures :
  - ✓ la description du bassin versant et du profil en long du cours d'eau ou du plan d'eau ou la description de la cellule hydrosédimentaire en milieu maritime,
  - ✓ les débits de crue et d'étiage pour différentes récurrences et en conditions moyenne et extrême ou la présence de la marée et ses caractéristiques;
- la modélisation hydraulique du cours d'eau (niveau d'eau et vitesse d'écoulement pour les différentes récurrences) ou l'analyse de la variation des niveaux d'eau à partir de marégraphes en milieu maritime;
- le régime des vagues au large et le régime des vagues modélisées près de la côte en milieu maritime;
- l'analyse des vitesses des courants littoraux, la granulométrie et l'analyse du transport sédimentaire en milieu maritime;

---

1 Environnement Canada, 2002. *Guide d'échantillonnage des sédiments du Saint-Laurent pour les projets de dragage et de génie maritime, volumes 1 et 2.* [http://publications.gc.ca/collections/Collection/En154-1-2002-1F.pdf et http://publications.gc.ca/collections/Collection/En154-1-2002-2F.pdf].

2 Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques et Environnement et Changement climatique Canada, 2016. *Guide de caractérisation physico-chimique et toxicologique des sédiments.* [http://planstlaurent.qc.ca/fileadmin/publications/diverses/Registre_de_dragage/20161214_Guide_de_caract%C3%A9risation_VF_final.pdf].

- le régime des glaces, notamment la formation de frasil, du couvert de glace, des embâcles et de la débâcle;
- les caractéristiques physicochimiques de l'eau sur une base annuelle des cours d'eau ou des plans d'eau touchés;
- la caractérisation physicochimique *in situ* des sédiments sur toute la profondeur à draguer et leur toxicité, si nécessaire, par le moyen d'essais de toxicité; lorsqu'une gestion en milieu terrestre des sédiments est prévue, le programme de caractérisation des sédiments doit être établi en conséquence;
- la topographie, le drainage, la géologie et l'hydrogéologie dans le secteur des sites potentiels de disposition des sédiments ou des sols en milieu terrestre, à l'exception des sites déjà autorisés par le Ministère;
- la navigation dans la zone d'étude (type, densité, déplacements, etc.);
- une caractérisation de la qualité de l'air;
- la caractérisation des espèces de poissons présentes, de leur habitat (substrat, végétation, courant, bathymétrie) et de leur fonction (frayère, aire d'alevinage ou d'alimentation, corridor de migration).

Éléments à ajouter à la section 2.4.1 – Détermination des variantes

Pour la détermination des variantes, outre les aspects réglementés, l'initiateur est aussi tenu de respecter les principes environnementaux suivants :

- le dragage ou le remblayage en milieu hydrique ne peuvent être autorisés qu'en cas d'absolue nécessité et doivent être réduits autant que possible, en termes de volumes, de superficie et de fréquence;
- l'accumulation de sédiments doit être évitée pour ne pas créer des besoins ultérieurs de dragage d'entretien;
- les dynamitages en milieu littoral ne peuvent être permis que lorsqu'il est impossible d'utiliser une autre méthode;
- la gestion des sédiments contaminés doit respecter les *Critères pour l'évaluation de la qualité des sédiments au Québec et cadres d'application : prévention, dragage et restauration*[3];
- lors de l'analyse des options de gestion des sédiments dragués, la valorisation des sédiments doit être privilégiée (recharge de plage, aménagements fauniques, matières résiduelles fertilisantes, etc.);

[3] Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et Environnement Canada, 2007. *Critères pour l'évaluation de la qualité des sédiments au Québec et cadres d'application : prévention, dragage et restauration.*
[http://planstlaurent.qc.ca/fileadmin/publications/diverses/Qualite_criteres_sediments_f.pdf].

- la gestion des sédiments en milieu terrestre doit respecter le *Guide d'intervention – Protection des sols et réhabilitation des terrains contaminés*[4];
- lorsque la situation le permet, l'utilisation des techniques de stabilisation (telles les phytotechnologies) susceptibles de permettre l'implantation de végétation naturelle doit être favorisée;
- le projet doit respecter les normes et mesures de sécurité de la navigation lors de la réalisation des travaux.

Éléments à ajouter à la section 2.4.2 – Description de la variante ou des variantes sélectionnées

Les éléments suivants doivent être intégrés à l'étude d'impact :

- le plan d'ensemble des composantes du projet (quais, jetées, bâtiments, aires de transbordement et de stockage, aires de stationnement, accès, etc.) à une échelle appropriée qui montre les ouvrages déjà en place, s'il y a lieu;
- une représentation de l'ensemble des aménagements et des ouvrages prévus (plan en perspective, simulation visuelle, etc.);
- les données hydrologiques et hydrodynamiques utilisées pour la conception des ouvrages;
- la prise en compte de la dynamique du cours d'eau ou du plan d'eau ou de la dynamique côtière;
- la gestion du panache de dispersion appréhendé, provoqué par la remise en suspension des sédiments aux lieux de dragage et de rejet en eau libre, le cas échéant;
- la gestion des matériaux dragués, notamment :
    - ✓ le transport, le dépôt en milieu hydrique ou terrestre (valorisation, traitement ou élimination), le confinement, la stabilisation de rive, l'aménagement d'habitat et les méthodes prévues pour le traitement de ces matériaux (décontamination, assèchement, etc.), le cas échéant,
    - ✓ les sites destinés à l'assèchement des sédiments en milieu terrestre, s'il y a lieu,
    - ✓ les lieux de dépôt définitif des sédiments en milieu hydrique ou terrestre;
- le déplacement ou le démantèlement de structures ou d'infrastructures (prise d'eau, conduite et émissaire d'eaux usées, etc.);
- la démolition et l'enlèvement du béton, de la ferraille ou autres, y compris la gestion sécuritaire des matériaux de démolition contaminés;
- les aires de réception, de manutention et d'entreposage de matières dangereuses;
- les installations permanentes regroupant les activités portuaires proprement dites :
    - ✓ les chenaux d'accès,
    - ✓ les jetées,

[4] Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, 2016. *Guide d'intervention – Protection des sols et réhabilitation des terrains contaminés.* [http://www.environnement.gouv.qc.ca/sol/terrains/guide-intervention/guide-intervention-protection-rehab.pdf].

- ✓ les quais et les aires d'accostage,
- ✓ les aires de mise à l'eau,
- ✓ les rampes d'accès et les débarcadères,
- ✓ les équipements utilisés pour le débarquement et l'embarquement des marchandises ou des voyageurs,
- ✓ les équipements utilisés pour la réparation ou l'entretien des navires,
- ✓ les postes d'approvisionnement en carburant,
- ✓ les bâtiments d'entreposage et de service (la capitainerie et ses infrastructures),
- ✓ les aires d'entreposage des bateaux et des bers,
- ✓ les aires de transbordement, de réception, de manutention et d'entreposage des marchandises,
- ✓ les infrastructures d'accès (routière ou ferroviaire),
- ✓ les systèmes de gestion et de traitement des eaux, y compris les eaux de ballast,
- ✓ les systèmes de gestion des déchets;
- ✓ les dragages d'entretien actuels ou prévus (superficie, volume, fréquence basée sur le bilan sédimentaire du plan d'eau, méthodes et gestion des sédiments dragués);

- les horaires quotidiens de travail, selon les phases du projet.

Éléments à ajouter à la section 2.5 – Détermination des enjeux

Les enjeux suivants doivent être considérés lors de la préparation de l'étude d'impact pour un projet de port, de quai ou de terminal portuaire :

- la conservation et la protection des ressources en eau de surface et souterraine (qualité);
- la conservation de la qualité de l'atmosphère;
- l'intégration harmonieuse des ouvrages dans le milieu naturel;
- les conflits d'usage potentiels sur le cours d'eau ou le plan d'eau qui sont des espaces publics.

Éléments à ajouter à la section 2.6.2 – Description des impacts

Les impacts suivants doivent aussi être considérés lors de la préparation de l'étude d'impact :

- les perturbations et les pertes permanentes de milieux humides et hydriques causées par les activités de dragage, de déblai ou de remblai ainsi que par l'assèchement temporaire de parties de cours d'eau ou de plans d'eau :
  - ✓ les superficies affectées directement par les travaux de dragage, de déblai ou de remblai dans les milieux humides et hydriques,
  - ✓ les effets de la remise en suspension de sédiments dans l'eau (habitat aquatique, prise d'eau potable, etc.),

- ✓ les effets de la remise en suspension de sédiments contaminés, le cas échéant sur la contamination du milieu,
- ✓ l'impact des sédiments dragués au site de dépôt en milieu hydrique, le cas échéant;

- les impacts de l'exploitation des infrastructures portuaires (émissions sonores, émissions atmosphériques ponctuelles et diffuses, contamination des sols et du milieu hydrique, etc.);
- les effets de l'augmentation de la circulation nautique;
- les effets du ruissellement ou du drainage sur la qualité des eaux de surface et des eaux souterraines (particulièrement pour l'eau potable);
- la remise en suspension des sédiments et l'érosion des rives dues au passage des navires;
- l'effet sur l'érosion dans la zone d'influence des travaux (tronçon des travaux, amont et aval) ou l'effet sur l'érosion dans l'ensemble de la cellule hydrosédimentaire;
- l'effet sur les régimes d'écoulement et hydrodynamique (vitesses, niveaux d'eau, courants, drainage), le régime des glaces, le régime thermique et la qualité de l'eau;
- les effets de la modification du régime sédimentaire;
- l'effet du bruit généré par les travaux sur la faune subaquatique;
- les effets sur la qualité de l'atmosphère des activités de transbordement ou d'entreposage des marchandises (vrac liquide ou solide) : pour évaluer les concentrations de contaminants retrouvées sur l'ensemble du territoire potentiellement touché par les émissions atmosphériques, l'initiateur effectue une modélisation de la dispersion atmosphérique des contaminants potentiellement émis par le projet conformément au Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère et aux documents suivants :
  - ✓ *Guide de la modélisation de la dispersion atmosphérique*[5],
  - ✓ *Devis de modélisation de la dispersion atmosphérique*[6] préalablement approuvé par le Ministère.

L'initiateur doit fournir un rapport complet présentant de façon détaillée la méthodologie employée pour réaliser la modélisation, ainsi que les résultats sous forme de tableaux et de cartes à une échelle appropriée indiquant les courbes d'isoconcentration. L'initiateur doit également comparer les résultats de l'étude aux critères de qualité de l'air ambiant[7]. À noter que les mesures d'atténuation envisagées par l'initiateur doivent faire partie intégrante des scénarios de modélisation et que leur efficacité doit être évaluée par modélisation de la dispersion atmosphérique.

---

5 Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Direction du suivi de l'état de l'environnement, 2005. *Guide de la modélisation de la dispersion atmosphérique*. [http://www.environnement.gouv.qc.ca/air/atmosphere/guide-mod-dispersion.pdf].

6 Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, 2015. *Devis de modélisation de la dispersion atmosphérique – Modélisation de niveau 2*. [http://www.environnement.gouv.qc.ca/air/criteres/Formulaire-Devis-de-modelisation.doc].

7 Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, Direction du suivi de l'état de l'environnement, 2016. *Norme et critères québécois de qualité de l'atmosphère – Version 5*. [http://www.environnement.gouv.qc.ca/air/criteres/Normes-criteres-qc-qualite-atmosphere.pdf].

Éléments à ajouter à la section 2.6.3 – Atténuation des impacts

Les mesures d'atténuation suivantes doivent être considérées dans le cadre de projets de port, de quai ou de terminal portuaire :

- la mise en place de contraintes de navigation, dont la réduction de vitesse;
- les mesures de sécurité pour les utilisateurs du plan d'eau ou du cours d'eau pendant la construction et après les travaux, le cas échéant;
- les mesures d'urgence en cas de déversement;
- l'atténuation du bruit des travaux pour limiter les nuisances pour les populations avoisinantes et la faune subaquatique;
- le choix de la meilleure période pour mener les travaux dans le but d'éviter les zones et les périodes sensibles pour la faune terrestre, avienne et aquatique, et de ne pas compromettre la pratique d'activités récréatives;
- les Recommandations pour la gestion des matières en suspension (MES) lors des activités de dragage8;
- les mesures visant à réduire les émissions atmosphériques dans le cas de transbordement ou d'entreposage de marchandises (vrac liquide et solide);
- le choix d'itinéraires pour le transport des matériaux et l'établissement d'horaires pour les travaux visant à éviter les accidents et les nuisances;
- la création d'un comité de suivi impliquant notamment les citoyens du secteur (composition, modes de fonctionnement et de diffusion, calendrier des rencontres, etc.)[9];
- l'intégration visuelle des ouvrages et des infrastructures.

Éléments à ajouter à la section 2.7 – Plan préliminaire des mesures d'urgence

En plus de contenir les éléments requis dans le texte principal de la Directive, le plan préliminaire des mesures d'urgence doit tenir compte des scénarios d'accidents définis dans l'analyse de risques (voir section suivante), c'est-à-dire leurs conséquences (quantité ou concentration de contaminants émis, radiations thermiques, surpressions, etc.), les probabilités d'occurrence et les zones touchées. Pour les scénarios d'accidents ayant des conséquences potentielles sur la

[8] Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques et Environnement et Changement climatique Canada, 2016. *Recommandations pour la gestion des matières en suspension (MES) lors des activités de dragage*. [http://planstlaurent.qc.ca/fileadmin/publications/diverses/Registre_de_dragage/Recommandations_dragage.pdf].

[9] Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, 2019. *Guide des bonnes pratiques sur les comités de suivi et obligations légales des promoteurs pour des projets miniers et d'hydrocarbures*. [https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/energie-ressources-naturelles/publications-adm/documents-ministeriels/GU_bonnes-pratiques-acceptabilite-sociale_complet_MERN.pdf?1560970077].

population environnante, l'initiateur du projet doit entreprendre l'arrimage de son plan des mesures d'urgence avec celui de la municipalité.

L'initiateur est invité à consulter les différentes publications sur la préparation des plans de mesures d'urgence, dont le document d'informations à propos de la gestion des risques en sécurité civile[10], le guide de gestion des risques d'accidents industriels majeurs[11] ainsi que la norme planification des mesures et intervention d'urgence[12] . Il importe toutefois de préciser que cette norme doit être adaptée aux exigences législatives du Québec (Loi sur la sécurité civile). En plus de ce qui est demandé dans la Directive, le plan final de mesures d'urgence doit présenter les scénarios minute par minute pour chaque type d'accident majeur envisagé. Il doit également prévoir des exercices de simulation d'accident élaborés en collaboration avec les différents intervenants du milieu (municipalités, ministères et organismes, etc.) afin d'évaluer la justesse et la validité des scénarios minute par minute.

Gestion des risques d'accident

Dans le texte principal de la Directive, aucune section ne détaille les éléments de gestion de risques d'accidents à inclure dans l'étude d'impact de l'initiateur d'un projet. L'ajout de cette section vise à combler cette absence.

Certaines infrastructures portuaires peuvent être à l'origine d'accidents dont les conséquences pourraient excéder les frontières du projet. L'étude d'impact nécessite donc une analyse des risques d'accidents technologiques majeurs pour ces projets. Dans tous les cas, l'étude décrit les mesures de sécurité et présente un plan préliminaire des mesures d'urgence pour les phases de construction et d'exploitation.

Risques d'accidents technologiques

L'analyse des risques d'accidents technologiques majeurs repose sur l'identification des dangers (dangerosité des produits, défaillances des systèmes, sources de bris, etc.) à partir desquels des scénarios d'accidents sont établis. Un bilan des accidents passés (depuis environ cinq ans) pour des projets similaires, ou à défaut, dans des exploitations utilisant des procédés similaires, fournit des informations supplémentaires pour l'établissement de ces scénarios. Toutes les activités reliées au projet (manutention, exploitation, transport, etc.) doivent être considérées.

Si l'analyse démontre que le projet n'est pas susceptible d'engendrer des accidents technologiques majeurs, l'initiateur se contente d'utiliser les informations recueillies précédemment dans le cadre de sa planification d'urgence. De manière à démontrer l'absence

[10] Ministère de la Sécurité publique, 2009. *Gestion des risques en sécurité civile.* [https://www.securitepublique.gouv.qc.ca/index.php?id=1265].

[11] Conseil pour la réduction des accidents industriels majeurs, 2017. *Guide de gestion des risques d'accidents industriels majeurs*. [http://www.craim.ca/produit/guide-de-gestion-risques-daccidents-industriels-majeurs-2017/].

[12] Norme *CSA-Z731-F03 (C2014)*. *Planification des mesures et interventions d'urgence* [https://www.scc.ca/fr/standardsdb/standards/18900].

de potentiel d'accidents technologiques majeurs, l'initiateur peut utiliser le concept de « scénario normalisé » proposé par le Ministère[13].

Si l'initiateur ne peut pas démontrer l'absence de potentiel d'accidents technologiques majeurs, il continue l'analyse de risques en considérant en détail les dangers et les scénarios d'accidents qui en découlent afin d'établir les conséquences et les risques qui y sont associés.

L'analyse identifie les éléments sensibles du milieu pouvant être affectés d'une façon telle, lors d'un accident, que les conséquences pourraient être importantes ou augmentées (quartiers résidentiels, hôpitaux, écoles et garderies, sites naturels d'intérêt particulier, territoire et activités agricoles, zonage, etc.).

L'analyse de risques comprend alors l'estimation des conséquences liées aux scénarios d'accidents. Cette étape a pour but de définir les zones à l'intérieur desquelles la sécurité des populations environnantes et l'intégrité de l'environnement (naturel et humain) pourraient être affectées, ainsi que la présence d'éléments sensibles identifiés précédemment. Ces informations sont retenues pour la planification d'urgence.

Lorsqu'il y a des éléments sensibles dans les zones pouvant être affectées, l'analyse comporte en plus une estimation des fréquences d'occurrence afin d'établir les risques liés au projet. Les risques sont alors indiqués selon leur position géographique en fonction de l'emplacement du projet et ils sont illustrés à l'aide de cartes présentant les éléments sensibles ainsi que les différents résultats de l'analyse de risques. Dans la mesure du possible, l'initiateur devra fournir les données géoréférencées de cette analyse. Une discussion quant aux résultats de l'analyse de risques est présentée.

Les mesures de sécurité (par exemple les digues de rétention, les distances de sécurité, etc.) ayant une influence sur les conséquences potentielles ou les risques associés aux scénarios d'accidents retenus doivent être présentées et discutées avec l'analyse de ces scénarios.

L'étude présente une analyse sommaire des événements externes susceptibles de provoquer des accidents technologiques majeurs sur l'emplacement du projet. Tous les éléments ou les événements, qu'ils soient d'origine naturelle (inondation, séisme, tempête, etc.) ou humaine (collision de navire, usine voisine, déraillement de train, écrasement d'avion, etc.) y sont considérés. Ces informations sont intégrées dans la planification des mesures d'urgence.

L'initiateur effectue l'analyse des risques technologiques selon les règles de l'art. Il justifie l'utilisation de données, de formules et d'hypothèses de calculs, explique les limites de la méthode retenue et les incertitudes entourant les résultats et indique toutes les références. L'analyse tient compte des lois, des règlements et des codes de pratiques auxquels doit se conformer l'installation projetée.

[12] Ministère de l'Environnement, 2000. *Guide – Analyse de risques d'accidents technologiques majeurs, document de travail.* [http://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/documents/guide-risque-techno.pdf].

Mesures de sécurité

L'étude décrit les mesures de sécurité prévues pour les lieux d'exploitation, y compris les installations connexes situées à l'extérieur de l'emplacement principal. Entre autres, elle décrit les éléments suivants :

- les limitations d'accès aux emplacements;
- les installations de sécurité et les mesures de prévention (systèmes de surveillance, d'arrêt d'urgence et de lutte contre les incendies, extincteurs automatiques, présence de groupes électrogènes d'urgence, détecteurs de fuites, alarmes de haut niveau, bassin de rétention, distance de sécurité, etc.);
- les moyens d'entreposage de produits en fonction de leur dangerosité.



Environnement
et Lutte contre
les changements
climatiques

Québec

Annexe B
Moyens de communication utilisés lors de la démarche de participation publique

Société portuaire
du Bas-Saint-Laurent
et de la Gaspésie
Québec

Communiqué de presse
Pour diffusion immédiate

RÉAMÉNAGEMENT DU PORT DE MATANE - OCTROI DE CONTRATS DE SERVICES PROFESSIONNELS

Matane, le 18 juillet 2023 – La Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) a octroyé, au cours des dernières semaines, deux (2) mandats de services professionnels dans le cadre du réaménagement du port de Matane. Le projet sera réalisé en deux (2) phases, la première consiste à faire l'ajout d'un poste à quai, puis la seconde à reconstruire le quai commercial existant. L'échéancier de réalisation du réaménagement du port de Matane s'échelonnera sur plusieurs années.

La présidente-directrice générale, Anne Dupéré, explique que « C*ette séquence de travaux est nécessaire pour maintenir les opérations portuaires pendant les travaux. Plusieurs entreprises de la région acheminent leur production à partir du port de Matane. D'un point de vue logistique, l'utilisation d'un autre mode de transport est difficilement envisageable sans en affecter leur compétitivité sur le marché »*.

Un des mandats a été accordé au **Consortium Norda Stelo/Englobe**. L'objectif du contrat vise à compléter différentes études techniques, à amorcer la conception des plans de réaménagement des installations portuaires et à réaliser l'étude d'impact en environnement. Cette étape est cruciale pour l'obtention des autorisations gouvernementales requises pour lancer les travaux de construction. Le début des travaux pour la construction du deuxième poste à quai est prévu au plus tôt en 2026.

Un second contrat de services professionnels a été octroyé à la firme **CIMA + S.E.N.C**. qui va réaliser une expertise complète sur l'état actuel du quai commercial, de même qu'un suivi annuel jusqu'à sa reconstruction prévue en 2029. L'objectif de la SPBSG étant d'assurer la sécurité des opérations portuaires du quai existant jusqu'à sa reconstruction.

La récente annonce de l'implantation de l'usine Duravit à Matane, qui attribue son choix notamment par son accès à un port en eau profonde, confirme l'importance du port de Matane dans l'écosystème économique de la région.

À propos de la Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie
Le Gouvernement du Québec est propriétaire des ports de Gros-Cacouna, de Rimouski, de Matane et de Gaspé. Ces ports jouent un rôle stratégique dans le développement commercial et économique régional. La Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie a le mandat d'assurer l'exploitation, l'entretien, les travaux d'immobilisation et le développement des ports.

-30 —

SOURCE : Anne Dupéré, présidente-directrice générale
Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie
Courriel : adupere@spbsg.com
Tél. : 418-562-7094, poste 101 | Cell : 418-556-2528

Société portuaire
du Bas-Saint-Laurent
et de la Gaspésie
Québec

Communiqué de presse
Pour diffusion immédiate

RÉAMÉNAGEMENT DES PORTS DE RIMOUSKI ET DE MATANE
OCTROI DE CONTRATS DE SERVICES PROFESSIONNELS

Matane, le 5 septembre 2023 – La Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) a octroyé, au cours des dernières semaines, un mandat de services professionnels dans le cadre du **réaménagement du port de Rimouski**. Le projet consiste à effectuer la consolidation de la jetée ouest et du quai transversal et à réaliser le réaménagement complet du secteur ouest du port.

- Le mandat a été octroyé à la firme *CIMA + S.E.N.C*. L'objectif consiste à réaliser toutes les étapes du projet : de la réalisation des différentes études techniques et de l'étude d'impact en environnement à la recommandation de la meilleure option possible, jusqu'à la réalisation des plans et devis complets du réaménagement des installations portuaires de Rimouski.

Rappelons également, que la SPBSG a octroyé, au début de l'été, deux mandats de services professionnels dans le cadre du **réaménagement du port de Matane**.

Ce projet sera réalisé en deux phases, la première consiste à faire l'ajout d'un poste à quai, puis la seconde à reconstruire le quai commercial existant.

- Un des mandats a été accordé au *Consortium Norda Stelo/Englobe*. L'objectif du contrat vise à compléter différentes études techniques, à amorcer la conception des plans de réaménagement des installations portuaires et à réaliser l'étude d'impact en environnement.
- Le second contrat de services professionnels a été octroyé à la firme *CIMA + S.E.N.C*. qui va réaliser une expertise complète sur l'état actuel du quai commercial, de même qu'un suivi annuel jusqu'à sa reconstruction prévue en 2029.

Ainsi, la société poursuit le développement des projets de mise à niveau majeure des ports de Matane et de Rimouski en collaboration avec les experts-conseils retenus pour mener les études techniques, les études d'impact en environnement et la préparation des plans et devis.

L'échéancier de réalisation de ces projets s'échelonnera sur plusieurs années.

-30 —

SOURCE : Anne Dupéré, présidente-directrice générale
Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie
Courriel : adupere@spbsg.com
Tél. : 418-562-7094, poste 101 | Cell : 418-556-2528

Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie
Québec

COMMUNIQUÉ
PUBLICATION IMMÉDIATE

CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES DE MATANE

Matane, le 19 novembre 2024 – La Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) finalise actuellement une étude d'impact sur l'environnement (EIE) afin d'évaluer les impacts des travaux de réaménagement des infrastructures portuaires de Matane et les mesures d'atténuation à mettre en place.

La Société invite la population de Matane à une consultation publique qui a pour objectif de les informer sur le projet, les principaux enjeux et les mesures d'atténuation proposées. Lors de cette rencontre, la SPBSG fera une présentation du projet. Par la suite, les participants seront invités à poser des questions et à faire part à la SPBSG de leur commentaires et suggestions. Cette activité est préalable au dépôt de l'étude au Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, prévu à l'hiver 2025.

Toutes les personnes intéressées à participer à cette consultation sont invitées à venir nous rencontrer :
Date : Le mardi 26 novembre 2024
Heure : 19h
Endroit : Riôtel Matane, 250 avenue du Phare Est à Matane | Salle Rivage-Estuaire

Les personnes qui ne sont pas en mesure d'assister à cette réunion peuvent participer à la consultation en ligne et se prononcer sur les propositions. Cette consultation en ligne est accessible à l'adresse : **Spbsg-consultation.ca**, disponible du 26 novembre au 15 décembre 2024.

Pour plus d'informations, il est aussi possible de consulter la page web du projet : **https://spbsg.com/reamenagement-des-infrastructures-portuaires-de-matane/**

– 30 –

SOURCE : Anne Dupéré, présidente-directrice générale
Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie
adupere@spbsg.com
Tél : 418-562-7094 poste 101 / Cell : 418-556-2528

Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie
Québec

COMMUNIQUÉ
PUBLICATION IMMÉDIATE

PROLONGATION DE LA CONSULTATION EN LIGNE SUR LE PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES DE MATANE

Matane, le 17 décembre 2024 – La Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) finalise actuellement une étude d'impact sur l'environnement (EIE) afin d'évaluer les impacts des travaux de réaménagement des infrastructures portuaires de Matane et les mesures d'atténuation à mettre en place.

Ainsi, la population est invitée à en apprendre plus sur le projet, les principaux enjeux et les mesures d'atténuation proposées via notre plateforme de consultation en ligne :

⇒ https://spbsg-consultation.ca/consultations/reamenagement-port-matane

La période de consultation a été prolongée jusqu' au 22 décembre.

À partir de cette plateforme de consultation en ligne, vous aurez accès:

- Aux documents de mise en contexte, notamment une captation vidéo de la présentation,
- Aux questions et propositions sur lesquelles nous vous invitons à vous prononcer,
- Aux statistiques détaillées des votes sur chacune des questions ou propositions.

Les thèmes de la consultation englobent autant le maintien des conditions de vie, que la conciliation des usages et la protection des habitats côtiers et marins et de leur biodiversité.

Des activités de consultation entourant le projet ont eu lieu en présentiel en novembre dernier et se poursuivent donc en ligne. Nous souhaitons nous assurer que les attentes, besoins, préoccupations potentielles et suggestions des citoyens et des différentes parties prenantes ont bien été identifiés et compris avant de passer à la prochaine étape de ce projet, soit le dépôt de l'étude d'impact sur l'environnement à l'hiver 2025.

Il est également possible de nous contacter par courriel pour toute question ou commentaire concernant le projet ou le processus consultatif : consultation@spbsg.com

– 30 –

SOURCE : Anne Dupéré, présidente-directrice générale
Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie
adupere@spbsg.com | Tél : 418-562-7094 poste 101 | Cell : 418-556-2528

Publications sur la page Facebook de la SPBSG (publiées entre le 27 avril 2023 et le 13 décembre 2024)

Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie
Publié par Marina Lp - spbsg · 27 avril ·

⚓ **Port de Matane**
Venez rencontrer notre équipe lors du déjeuner-rencontre de La chambre de commerce - Région de Matane vendredi 12 mai, à 7h30 au Quality Inn & Suites Matane.

Au printemps 2022, le Gouvernement du Québec a approuvé le plan stratégique de la SPBSG, dont un investissement important pour le réaménagement du port de Matane. L'enveloppe de 81,3M$ va permettre d'assurer la mise à niveau du quai existant et son développement, par l'ajout d'un 2e poste à quai.
➡️ Lors de cet événement matinal, l'équipe de la SPBSG vous présentera l'état d'avancement du projet et les prochaines étapes à venir.

Pour vous inscrire, cliquez sur le lien ci-dessous :
https://ccmatane.com/.../cinquieme-dejeuner-rencontre-de.../

Au plaisir de vous y rencontrer!



VEN, 12 MAI
5ième déjeuner-rencontre de la CCRM!
Matane, Québec
6 personnes y ont participé

☆ Ça m'intéresse

Voir les statistiques

Booster une publication

6

Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie
Publié par Marina Lp - spbsg · 15 mai ·

⚓ **Port de Matane**
Vendredi dernier s'est tenu le 5ème déjeuner-rencontre organisé par la La chambre de commerce - Région de Matane.
🚢 Une belle occasion pour l'équipe de la Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie de présenter l'état d'avancement du projet de réaménagement des installations portuaires de Matane à la communauté d'affaires, élus et acteurs du développement économique.
Si vous voulez en savoir plus, visionnez la captation vidéo de la rencontre juste ici 👇



Chambre de commerce et d'industrie de La Matanie était en direct.
12 mai ·

Aucune statistique à afficher

Booster une publication

2

J'aime Commenter Partager

Écrivez un commentaire...

Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie
Publié par Marina Lp - spbsg · 19 juillet ·

⚓ **Port de Matane**
La Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) a octroyé, au cours des dernières semaines, deux mandats de services professionnels dans le cadre du réaménagement du port de Matane.
Le projet sera réalisé en deux phases, la première consiste à faire l'ajout d'un poste à quai, puis la seconde à reconstruire le quai commercial existant. L'échéancier de réalisation du réaménagement du port de Matane s'échelonnera sur plusieurs années.

Pour lire le communiqué complet : https://bit.ly/46Sydbu

📷 : Drone_Terra



Voir les statistiques et les publicités

Booster la publication

17

1 commentaire 9 partages

Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie
Publié par Marina Lp - spbsg · 27 octobre, 11:31 ·

Cette semaine, une partie de l'équipe a eu le privilège de visiter les installations du Centre de simulation et d'expertise maritime (CSEM) de la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent qui forme les pilotes grâce à leurs simulateurs à la fine pointe de la technologie et à l'expertise de leur équipe.
Leurs experts sont également en mesure de concevoir et de reproduire n'importe quel port, voie navigable, situation de navigation ou infrastructure.
Ainsi ils sont mis à contribution dans les projets de réaménagement des infrastructures portuaires.





Voir les statistiques et les publicités

Booster la publication

10

3 partages

Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie
Publié par Marina Lp - spbsg
· 24 janvier 2024 ·

Port de Matane ⚓
Bonnes pratiques sur le territoire portuaire | Transport par camion

Afin d'accroître la sécurité et d'améliorer l'environnement sonore du secteur, voici des bonnes pratiques à mettre en œuvre à proximité et sur le territoire portuaire de Matane, pour une meilleure cohabitation entre tous :
➡️ Éviter d'emprunter la rue de Matane-sur-Mer;
➡️ Respecter la signalisation et les limites de vitesse;
➡️ Limiter l'utilisation du frein moteur.

Merci de votre vigilance et de votre collaboration!



Voir les statistiques et les publicités | Booster la publication

3 | 6 partages


Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie
Publié par Marina Lp - spbsg
· 12 février 2024 ·
Port de Matane
Projet de réaménagement des infrastructures portuaires
Le projet consiste à réaménager les installations portuaires de Matane, soit :
La reconstruction du quai commercial,
L'ajout d'un poste à quai,
La modernisation des installations portuaires.
Ce projet offre une perspective de développement économique pour la région en permettant l'augmentation de l'achalandage avec un deuxième quai et de l'espace d'entreposage; ainsi que des installations portuaires qui répondront aux besoins contemporains des usagers.
L'échéancier de réalisation de ce projet s'échelonnera sur plusieurs années.
Les détails du projet sont disponibles au lien ci-bas 👇
N'hésitez pas à nous faire part de vos questions ou commentaires :
consultation@spbsg.com
Drone Terra
SPBSG.COM
Réaménagement des infrastructures portuaires de Matane - Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie
Réaménagement des infrastructures portuaires de Matane Un rapport d'analyse structurale produit en 2018 par Transports Canada a permis de démontrer que le quai commercial de Matane est en fin de vie utile. La...
Voir les statistiques et les publicités
Booster la publication
9
9 partages

Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie
Publié par Marina Lp - spbsg
· 15 février 2024 ·

La SPBSG vous informe

Soyez les premiers informés sur l'actualité du port de Matane et le projet de réaménagement des infrastructures portuaires!
👉 Abonnez-vous à notre bulletin de nouvelles ici :
* *Formulaire d'inscription en bas de page*
https://bit.ly/3UHzaQ5



Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie
Publié par Marina Lp - spbsg
· 16 avril 2024 ·

⚓ **Port de Matane**
Le mandat d'ingénierie préliminaire et d'étude d'impact sur l'environnement est toujours en cours de réalisation dans le cadre du projet de réaménagement des installations portuaires du port commercial de Matane.
Ainsi, l'équipe du consortium Norda Stelo / Englobe procède actuellement à des forages géotechniques en eau et d'échantillonnage environnemental des sédiments, principalement à l'intérieur du port, afin d'acquérir des informations sur les condition... En voir plus



Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie
Publié par Marina Lp - spbsg
· 17 avril 2024 ·

La SPBSG vous informe
Vous souhaitez en savoir plus sur l'actualité du port de Matane et le projet de réaménagement des infrastructures portuaires!
👉 Abonnez-vous à notre bulletin de nouvelles ici : https://bit.ly/3UHzaQ5 (*Formulaire d'inscription en bas de page*)
Le prochain bulletin sera diffusé dans les prochains jours.



Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie
Publié par Marina Lp - spbsg
· 23 mai 2024 ·

⚓ **Port de Matane**
Cette semaine, les élèves de 6ème année de l'école de Saint-Ulric ont découvert le port de Matane dans le cadre du programme *J'explore ma Matanie*, orchestré par l'équipe du développement territorial de la MRC de La Matanie.
➡️ Mardi, ils ont pu faire une visite du port grâce à la complicité des équipes de la Traverse Matane Baie-Comeau Godbout, Construction CEG, Méridien Maritime et Jean-Pierre Harrison, maître de port à Matane, l'occasion de leur faire découvrir les activités portuaires, les différents acteurs du port et les métiers qui y sont associés 👷
➡️ Mercredi, une partie de l'équipe de la SPBSG était dans leur classe afin de leur proposer des activités en lien avec l'industrie maritime mais aussi leur expliquer le projet de réaménagement du port de Matane et les faire travailler en équipe sur un plan d'aménagement du port 🚻 🚤

Nous sommes ravis de cette implication dans l'éveil de ces jeunes au secteur maritime par l'entremise du programme J'explore ma Matanie !

Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie
Publié par Marina Lp - spbsg
· 14 novembre 2024 ·

*** **Consultation publique sur le projet de reamenagement des infrastructures portuaires de Matane***

Le projet consiste à réaménager les infrastructures portuaires de Matane gérées par la Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG), soit:
➡️ La reconstruction du quai commercial
➡️ L'ajout d'un poste à quai
➡️ La modernisation des installations portuaires.

La SPBSG finalise actuellement une étude d'impact sur l'environnement (EIE) afin d'évaluer les impacts des travaux de réaménagement des infrastructures portuaires de Matane et les mesures d'atténuation à mettre en place.
Nous souhaitons poursuivre la démarche de participation publique afin de venir enrichir cette étude et ainsi mieux comprendre et connaître les attentes, besoins, préoccupations potentielles et suggestions de la population.
Ainsi, l'équipe de la SPBSG organise **mardi 26 novembre** une séance d'information et d'échange avec les citoyens. Ce sera l'opportunité d'en apprendre plus sur le projet, les principaux enjeux soulevés et les mesures d'atténuation proposées et ainsi à donner votre opinion, vos commentaires et suggestions.
Toutes les personnes intéressées sont invitées à y participer.
Voici les détails de l'activité en présentiel :
📅 Mardi 26 novembre à 19h
📍Au Riôtel Matane, 250 avenue du Phare Est, à Matane (Salle Rivage - Estuaire)

Pour plus d'informations, il est aussi possible de consulter le site Web du projet 👇
https://spbsg.com/reamenagement-des-infrastructures.../



Publié par Marina Lp - spbsg

· 28 novembre 2024 ·

Merci pour votre participation !
L'équipe de la Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie était présente à Matane mardi soir afin d'informer les citoyens sur le projet de réaménagement des infrastructures portuaires de Matane, les principaux enjeux et les mesures d'atténuation proposées !
Nous vous remercions chaleureusement pour votre participation à cette activité !

👉 La période de consultation se poursuit en ligne jusqu'au 15 décembre au www.spbsg-consultation.ca

À partir de cette plateforme de consultation en ligne, vous aurez accès:
➡️ À la présentation du projet,
➡️ Aux questions et propositions sur lesquelles nous vous invitons à vous prononcer,
➡️ Aux statistiques détaillées des votes sur chacune des questions ou propositions.

Exprimez-vous !



*** **Consultation en ligne sur le projet de reamenagement des infrastructures portuaires de Matane** ***

La Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie finalise actuellement une étude d'impact sur l'environnement afin d'évaluer les impacts des travaux de réaménagement des infrastructures portuaires de Matane et les mesures d'atténuation à mettre en place.

👉 Ainsi la population est invitée à en apprendre plus sur le projet, les principaux enjeux et les mesures d'atténuation proposées via notre plateforme de consultation en ligne :

💻 https://spbsg-consultation.ca/

📅 Vous avez jusqu'au 15 décembre pour vous prononcer

Que vous soyez résident.e de Matane ou autre partie prenante, exprimez-vous !

À partir de cette plateforme de consultation en ligne, vous aurez accès:

➡️ Aux documents de mise en contexte;

➡️ Aux questions et propositions sur lesquelles nous vous invitons à vous prononcer;

➡️ Aux statistiques détaillées des votes sur chacune des questions ou propositions.

Nous souhaitons nous assurer que les attentes, besoins, préoccupations potentielles et suggestions des citoyens et des différentes parties prenantes ont bien été identifiés et compris avant de passer à la prochaine étape de ce projet, soit le dépôt de l'étude d'impact sur l'environnement.

🙏 Merci à tous pour votre participation !



Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie
Publié par Marina Lp - spbsg
· 13 décembre 2024 ·

*** **Prolongation de la periode de consultation publique sur reamenagement des infrastructures portuaires de Matane***

📅 La période de consultation est prolongée jusqu'au 22 décembre 2024

💻 La consultation est accessible au : https://spbsg-consultation.ca/.../reamenagement-port-matane

ℹ️ Apprenez en plus sur le projet et partagez votre opinion, commentaires et suggestions !

La Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie finalise actuellement une étude d'impact sur l'environnement afin d'évaluer les impacts des travaux de réaménagement des infrastructures portuaires de Matane et les mesures d'atténuation à mettre en place.

👉 Ainsi la population est invitée à en apprendre plus sur le projet, les principaux enjeux et les mesures d'atténuation proposées via notre plateforme de consultation en ligne.

Que vous soyez résident.e de Matane ou autre partie prenante, exprimez-vous !

À partir de cette plateforme de consultation en ligne, vous aurez accès:

- Aux documents de mise en contexte;
- Aux questions et propositions sur lesquelles nous vous invitons à vous prononcer;
- Aux statistiques détaillées des votes sur chacune des questions ou propositions.

Nous souhaitons nous assurer que les attentes, besoins, préoccupations potentielles et suggestions des citoyens et des différentes parties prenantes ont bien été identifiés et compris avant de passer à la prochaine étape de ce projet, soit le dépôt de l'étude d'impact sur l'environnement.

Merci à tous pour votre participation !



Publications sur la page LinkedIn de la SPBSG (publiées entre le 27 avril 2023 et le 29 novembre 2024)

La Société Portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie
322 abonnés
6 mois •

⚓ **Port de Matane**

Venez rencontrer notre équipe lors du déjeuner-rencontre de La chambre de commerce - Région de Matane vendredi 12 mai, à 7h30 au Quality Inn & Suites Matane.

Au printemps 2022, le Gouvernement du Québec a approuvé le plan stratégique de la SPBSG, dont un investissement important pour le réaménagement du port de Matane. L'enveloppe de 81,3M$ va permettre d'assurer la mise à niveau du quai existant et son développement, par l'ajout d'un 2e poste à quai.

➡️ Lors de cet événement matinal, l'équipe de la SPBSG vous présentera l'état d'avancement du projet et les prochaines étapes à venir.

Pour vous inscrire, cliquez sur le lien ci-dessous :

https://lnkd.in/ePGj2489

Au plaisir de vous y rencontrer!

Denis Lévesque • 2e
Directeur général de la Chambre de commerce-région de Matane
6 mois •

Il est temps de réserver votre place!



ven., 12 mai, 07:30 - 09:00 EDT

Voir l'événement

5ième déjeuner annuel de la CCRM!

Matane, CA

Caroline Ratté, Johanne Deschênes et 4 autres participants

5 2 commentaires

La Société Portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie
322 abonnés
3 mois •

⚓ Port de Matane

La Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) a octroyé, au cours des dernières semaines, deux mandats de services professionnels dans le cadre du réaménagement du port de Matane.

Le projet sera réalisé en deux phases, la première consiste à faire l'ajout d'un poste à quai, puis la seconde à reconstruire le quai commercial existant. L'échéancier de réalisation du réaménagement du port de Matane s'échelonnera sur plusieurs années.

Pour lire le communiqué complet : https://bit.ly/46Sydbu

📷 : Drone_Terra



42 3 commentaires • 8 republications

La Société Portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie
322 abonnés
1 sem. •

La semaine dernière, une partie de l'équipe a eu le privilège de visiter les installations du Maritime Simulation and Resource Centre / Centre de simulation et d'expertise maritime de la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent qui forme les pilotes grâce à leurs simulateurs à la fine pointe de la technologie et à l'expertise de leur équipe.
Leurs experts sont également en mesure de concevoir et de reproduire n'importe quel port, voie navigable, situation de navigation ou infrastructure.
Ainsi ils sont mis à contribution dans les projets de réaménagement des infrastructures portuaires.



David Parent et 27 autres personnes — 1 commentaire • 1 republication

J'aime | Commenter | Republier

La Société Portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspé...
482 abonnés
11 mois • Modifié •

Port de Matane ⚓
➡️ *Projet de réaménagement des infrastructures portuaires*
Le projet consiste à réaménager les installations portuaires de Matane, soit :

- La reconstruction du quai commercial,
- L'ajout d'un poste à quai,
- La modernisation des installations portuaires.

Ce projet offre une perspective de développement économique pour la région en permettant l'augmentation de l'achalandage avec un deuxième quai et de l'espace d'entreposage; ainsi que des installations portuaires qui répondront aux besoins contemporains des usagers.
L'échéancier de réalisation de ce projet s'échelonnera sur plusieurs années.
Les détails du projet sont disponibles au lien ci-bas 👇
N'hésitez pas à nous faire part de vos questions ou commentaires :
📧 **consultation@spbsg.com**
📸 Drone Terra
https://lnkd.in/guFC2BVF



Réaménagement des infrastructures portuaires de Matane - Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de ...
spbsg.com

45 1 commentaire · 1 republication

La Société Portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspé...
482 abonnés
11 mois •

La SPBSG vous informe 💌

Soyez les premiers informés sur l'actualité du port de Matane et le projet de réaménagement des infrastructures portuaires!
👉 Abonnez-vous à notre bulletin de nouvelles ici :
** Formulaire d'inscription en bas de page*
https://lnkd.in/efep6Qww



10 2 republications

La Société Portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspé...
482 abonnés
9 mois •

⚓ **Port de Matane**

Le mandat d'ingénierie préliminaire et d'étude d'impact sur l'environnement est toujours en cours de réalisation dans le cadre du projet de réaménagement des installations portuaires du port commercial de Matane.

Ainsi, l'équipe du consortium Norda Stelo / Englobe procède actuellement à des forages géotechniques en eau et d'échantillonnage environnemental des sédiments, principalement à l'intérieur du port, afin d'acquérir des informations sur les conditions du fond marin et sur la qualité environnementale des sédiments.

Ces informations sont essentielles pour planifier les constructions ainsi que pour gérer responsablement les résidus de dragage.



79 1 commentaire · 5 republications

La Société Portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspé...
482 abonnés
9 mois •

La SPBSG vous informe 💌
Vous souhaitez en savoir plus sur l'actualité du port de Matane et le projet de réaménagement des infrastructures portuaires!
👉 Abonnez-vous à notre bulletin de nouvelles ici :
https://lnkd.in/efep6Qww (*Formulaire d'inscription en bas de page*)
Le prochain bulletin sera diffusé dans les prochains jours.



10

La Société Portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspé...
482 abonnés
8 mois •

⚓ **Port de Matane**

Cette semaine, les élèves de 6ème année de l'école de Saint-Ulric ont découvert le port de Matane dans le cadre du programme *J'explore ma Matanie*, orchestré par l'équipe du développement territorial de la **Municipalité régionale de comté (MRC) de La Matanie**.

➡️ Mardi, ils ont pu faire une visite du port grâce à la complicité des équipes de la Traverse Matane Baie-Comeau Godbout (**Société des traversiers du Québec**), Construction CEG, Méridien Maritime et Jean-Pierre Harrison, maître de port à Matane, l'occasion de leur faire découvrir les activités portuaires, les différents acteurs du port et les métiers qui y sont associés 👷 👮

➡️ Mercredi, une partie de l'équipe de la SPBSG était dans leur classe afin de leur proposer des activités en lien avec l'industrie maritime mais aussi leur expliquer le projet de réaménagement du port de Matane et les faire travailler en équipe sur un plan d'aménagement du port 🚢 🗺️

Nous sommes ravis de cette implication dans l'éveil de ces jeunes au secteur maritime par l'entremise du programme *J'explore ma Matanie* !

La Société Portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspé...
482 abonnés
1 mois •

Une consultation publique en ligne est en cours pour le projet de réaménagement des infrastructures portuaires de Matane.
💻 Jusqu'au 15 décembre, donnez votre avis en ligne sur le projet
👉 www.spbsg-consultation.ca

À partir de cette plateforme de consultation en ligne, vous aurez accès:
➡️ À la présentation du projet,
➡️ Aux questions et propositions sur lesquelles nous vous invitons à vous prononcer,
➡️ Aux statistiques détaillées des votes sur chacune des questions ou propositions.
Exprimez-vous !



Hugo Mimee et 11 autres personnes 3 republications

PROCESSUS CONSULTATIF

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DU PORT DE MATANE

La Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) a été mandatée par le Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) afin d'assurer l'exploitation, l'entretien, la mise à niveau et le développement des infrastructures portuaires de Gros-Cacouna, Rimouski, Matane et Gaspé.

Le projet de réaménagement du port de Matane comprend :

- L'ajout d'un poste à quai,
- La reconstruction du quai commercial existant.

L'échéancier de réalisation du réaménagement du port de Matane s'échelonnera sur plusieurs années.

Dans le cadre de ce projet, une démarche d'information et de consultation est mise en œuvre. Vous êtes invités à vous informer et vous prononcer sur le projet au cours des différentes étapes du processus de consultation.

Votre participation est importante, elle assurera une bonne intégration du projet dans la communauté.

RESTEZ INFORMÉS :

www.spbsg.com

https://www.facebook.com/SocietePortuaireBasStLaurentGaspesie

Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie

Québec

TRAVAUX CIBLÉS ET OBJECTIFS

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DU PORT DE MATANE

Travaux ciblés

- Construction d'un deuxième poste à quai
- Dragage d'immobilisation
- Nouvel espace d'entreposage
- Reconstruction du quai existant

Objectifs

- Permettre la reconstruction du quai commercial tout en maintenant les opérations portuaires
- Offrir une perspective de développement économique pour la région en permettant l'augmentation de l'achalandage avec un deuxième quai et de l'espace d'entreposage
- Offrir des installations portuaires répondant aux besoins contemporains des usagers

RESTEZ INFORMÉS :

www.spbsg.com

https://www.facebook.com/SocietePortuaireBasStLaurentGaspesie

Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie

Québec

Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie

Québec

ÉCHÉANCIER PRÉLIMINAIRE

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DU PORT DE MATANE

2022



CONCEPT DE RÉAMÉNAGEMENT DU PORT

- Élaboration des concepts de génie maritime
- Étude géotechnique
- Étude de navigabilité
- Délinition préliminaire des patrons de dragage
- Estimé des coûts selon les options
- Présentation aux intervenants du milieu
- Dépôt du plan stratégique pour autorisation

RENFORCEMENT DE LA DALLE DU QUAI EXISTANT

- Renforcement de la dalle du quai existant pour prolonger sa durée de vie jusqu'à sa reconstruction

2023



OCTROI DE MANDATS À DES FIRMES EN ENVIRONNEMENT ET EN GÉNIE MARITIME

- Avis de projet au ministère de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques et consultation
- Avis de projet à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada
- Réception des lignes directrices des 2 paliers de gouvernements pour la réalisation de l'étude d'impact
- **Début de l'étude d'impact (durée 2 ans)**
- Consultation publique
- Optimisation des concepts et études complémentaires techniques en génie maritime

2023 — 2024



ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

- Études complémentaires en environnement
- Mandat au Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE) à confirmer selon les résultats de la consultation publique
- Choix de projets dans le milieu pour la compensation environnementale
- Demande des autorisations environnementales

CONCEPTION DES PLANS ET DEVIS

- Arrimage du projet selon les exigences en environnement
- Élaboration des plans et devis



2025

LANCEMENT DE L'APPEL D'OFFRES POUR LA CONSTRUCTION DU 2ÈME POSTE À QUAI ET L'ESPACE D'ENTREPOSAGE



2026 — 2028



TRAVAUX DE CONSTRUCTION 2ÈME POSTE À QUAI ET D'UN ESPACE D'ENTREPOSAGE

- Obtention des autorisations environnementales
- **Construction du 2e poste à quai (durée estimée à 3 ans)**
- Les opérations portuaires se poursuivent au quai existant durant les travaux

LANCEMENT DE L'APPEL D'OFFRES POUR LA RECONSTRUCTION DU QUAI EXISTANT



2029 — 2031



TRAVAUX DE RECONSTRUCTION DU QUAI EXISTANT

- Durée estimée 3 ans
- Les opérations portuaires se poursuivent au 2e poste à quai durant les travaux

Société portuaire
du Bas-Saint-Laurent
et de la Gaspésie
Québec

CONSULTATION CITOYENNE

Projet de réaménagement des infrastructures portuaires de Matane





Apprenez-en plus sur le projet :
Rendez-vous au spbsg.com ou
scannez le code QR →

Partagez vos attentes, besoins, préoccupations relativement à ce projet. 2 options pour participer :

En présentiel

SÉANCE D'INFORMATION PUBLIQUE

Mardi 26 novembre, à 19 h

Au Riôtel Matane,
situé au 250, avenue du Phare Est à Matane
(Salle Rivage – Estuaire)

En ligne

CONSULTATION PUBLIQUE EN LIGNE

Du 26 novembre au 15 décembre

Scannez le code QR
ou rendez-vous
au spbsg-consultation.ca

Exprimez-vous !

Pour joindre l'équipe de la SPBSG : 418 562-7094 ou consultation@spbsg.com

VOTRE **RESPONSABILITÉ**, VOTRE **SÉCURITÉ** ET **CELLE DES AUTRES**



Le respect des utilisateurs, des partenaires, des employé.e.s, des écosystèmes et de la communauté riveraine du port fait partie des valeurs portées par notre organisation.

Ainsi, afin d'accroitre la sécurité et d'améliorer l'environnement sonore du secteur, nous vous demandons de mettre en œuvre ces bonnes pratiques à proximité et sur le territoire portuaire.

Merci de votre vigilance et de votre collaboration!

Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie

Québec

BONNES PRATIQUES,
à proximité et sur le territoire portuaire :

1

CIRCULATION

Éviter d'emprunter la rue de Matane-sur-Mer.

2

SIGNALISATION ET LIMITE DE VITESSE

Respecter en tout temps les limites de vitesse établies et la signalisation.

3

BRUIT

Limiter l'utilisation du frein moteur.



La mise en œuvre de ces bonnes pratiques ne doit en aucun cas compromettre la sécurité

Pour toute question ou commentaire, contacter le maître de port, Jean-Pierre Harrison au 418 560-2514

Société portuaire
du Bas-Saint-Laurent
et de la Gaspésie
Québec

CONSULTATION CITOYENNE

Projet de réaménagement des infrastructures portuaires de Matane

En présentiel

SÉANCE D'INFORMATION PUBLIQUE

Mardi 26 novembre, à 19 h, au Riôtel Matane

Apprenez-en plus sur le projet : Rendez-vous au spbsg.com ou scannez le code QR

Exprimez-vous !

>1273525

Babillard communautaire

LE CLUB DES 50 ANS ET PLUS DE ST-RÉDEMPTEUR
Invite ses membres à venir chercher leur carte au sous-sol de l'église St-Rédempteur par la porte sur la rue Thibault. Le local sera ouvert du mardi au vendredi de 13h à 16h jusqu'au 13 décembre.

LE CLUB DES 50 ANS ET PLUS DE ST-RÉDEMPTEUR
Tiendra son déjeuner mensuel le jeudi 14 novembre à 9h30 au restaurant Café aux Délices.
Le Club des 50 ans et plus Saint-Jérôme tiendra son souper de Noël le samedi 16 novembre dès 18h à la salle de quilles Le boulevard. Le tout sera suivi d'une soirée de danse. 64 places sont disponibles. Il faut réserver en appelant France au 418 562-0238.

LE CLUB DES 50 ANS ET PLUS DE CAP-CHAT
Tiendra un diner léger le dimanche 17 novembre à midi. Le renouvellement des cartes de membres se tiendra les 16 et 17 novembre de 10h à 14 h. Pour réserver, on peut appeler au 418 786-2722.

LE CLUB 50 ANS ET PLUS SAINT-JÉRÔME DE MATANE
Invite les gens à son Assemblée d'information qui aura lieu le mardi 19 novembre à 13h30 au local de la Légion canadienne situé au 114 avenue St-Jérôme.

LE CLUB DES 50 ANS ET PLUS DE ST-RÉDEMPTEUR
Tiendra un souper de Noël le samedi 7 décembre à 17h au sous-sol de l'église suivi d'une soirée dansante à 19 havec Aline Ratté. Prix du souper 25$ avec une coupe de vin et soirée. Réservations auprès de Gaétane Ouellet au 418 562-5873 avant le 2 décembre.

LE CENTRE D'ACTION BÉNÉVOLE DES CHIC-CHOCS
Présente la conférence « Dois-je m'inquiéter de ma santé cognitive ? » animée par Louise Dupuis de la Société Alzheimer Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine le jeudi 7 novembre à 18h30 à la Seigneurie des Monts.

LE CLUB DES 50 ANS ET PLUS DE SAINT-RÉDEMPTEUR
Offre des cours de danse les jeudis pour débutants-débutants à 14h45 avec Jocelyn Thibault. Informations auprès de Gaétane Ouellet au 418 562-5873 ou Priscille Thibault au 418 562-9391 p.5530.

LE CLUB DES 50 ANS ET PLUS DES MÉCHINS
Tiennent dess ateliers de Gym cerveau les lundis de 13h à 15h au centre Colombien de Les Méchins. Pour les nouveaux participants, on peut s'inscrire au 418 763-0556.

LE CLUB DES 50 ANS ET PLUS DE CAP-CHAT
Tient des ateliers de gym douce tous les lundis de 13h à 15 h. Il y a également des jeux de cartes et jeux de société tous les mercredis de 13h à 16 h.

LE CLUB DES 50 ANS ET PLUS DE ST-RÉDEMPTEUR
Jouent à la pétanque tous les vendredis à 13h15 au sous-sol de l'église St-Rédempteur. Réservations auprès Michelle Desrosiers au 418 733-4372.

LA LIGUE DE QUILLES DES 50 ANS ET PLUS DU CLUB ST-JÉRÔME DE MATANE
Invite ses membres à venir s'amuser tous les mardis matin à 9h à la Salle de Quilles des Allées du Boulevard. Pour infos, on peut appeler Charline au 418 562-9664. On peut appeler France pour réserver au 418 562-0238.

LE CLUB DES 50 ANS ET PLUS DES MÉCHINS
Accueillera des joueurs de pétanque les mercredis et dimanches à 13h au Centre colombien Boromée Verreault.

LE CLUB 50 ANS ET PLUS DE SAINT-JÉRÔME DE MATANE
Invite ses membres à son baseball poche tous les jeudis-matin de 8h45 à 11h jusqu'au 12 décembre à la Légion Canadienne située au 114, ave St-Jérôme.

LE CLUB DES 50 ANS ET PLUS DE SAINT-RÉDEMPTEUR
Tiendra une soirée festive le samedi 2 novembre à 19h30 au sous-sol de l'église St-Rédempteur. Aline Ratté sera à l'animation.

LA FABRIQUE SAINT-NORBERT DE CAP-CHAT
Avise ses paroissiens que le bureau sera ouvert seulement les mercredis de 13h à 16 h.

LE PUB LUDIQUE CHEZ ELMO
Anime des soirées quiz tous les jeudis à 19h au 110 rue Saint-Georges. Pour informations, on peut appeler au 418 566-3903.

LE COMPTOIR ÉCONOMIQUE 100-FLA-FLA
Situé au 21, boul. Sainte-Anne Ouest est ouvert du mercredi au vendredi de 12h à 17h et le samedi de 10h à 16 h.

Annoncez gratuitement vos événements communautaires en écrivant à redactionmatane@medialo.ca, au plus tard avant midi, le jeudi de la semaine précédant la semaine de votre événement.

Babillard communautaire

Le Club des 50 ans et plus de St-Rédempteur invite ses membres à venir chercher leur carte au sous-sol de l'église St-Rédempteur par la porte sur la rue Thibault. Le local sera ouvert du mardi au vendredi de 13 h à 16 h jusqu'au 13 décembre.

Le Club des 50 ans et plus de Sainte-Anne-des-Monts invite ses membres à venir chercher leur carte, du lundi au vendredi, de 13 h à 16 h, au local situé au 134, 11e rue Ouest.

Le Club des 50 ans et plus de St-Rédempteur tiendra un souper de Noël le samedi 7 décembre à 17 h au sous-sol de l'église suivi d'une soirée dansante à 19 havec Aline Ratté. Prix du souper 25 $ avec une coupe de vin et soirée. Réservations auprès de Gaétane Ouellet au 418 562-5873 avant le 2 décembre.

Le Club des 50 ans et plus de Cap-Chat tiendra son souper de Noel le samedi 7 décembre à 17 h 30. Pour réserver, on peut appeler au 418 786-2722.

Le Centre d'action bénévole des Chic-Chocs présente la conférence « Dois-je m'inquiéter de ma santé cognitive ? » animée par Louise Dupuis de la Société Alzheimer Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine le jeudi 7 novembre à 18 h 30 à la Seigneurie des Monts.

Le Club des 50 ans et plus de Saint-Rédempteur offre des cours de danse les jeudis pour débutants-débutants à 14 h 45 avec Jocelyn Thibault. Informations auprès de Gaétane Ouellet au 418 562-5873 ou Priscille Thibault au 418 562-9391 p.5530.

Le Club des 50 ans et plus des Méchins tiennent dess ateliers de Gym cerveau les lundis de 13 h à 15 h au centre Colombien de Les Méchins. Pour les nouveaux participants, on peut s'inscrire au 418 763-0556.

Le Club des 50 ans et plus de Cap-Chat tient des ateliers de gym douce tous les lundis de 13 h à 15 h. Il y a également des jeux de cartes et jeux de société tous les mercredis de 13 h à 16 h.

Le Club des 50 ans et plus de St-Rédempteur jouent à la pétanque tous les vendredis à 13 h 15 au sous-sol de l'église St-Rédempteur. Réservations auprès Michelle Desrosiers au 418 733-4372.

La ligue de quilles des 50 ans et plus du Club St-Jérôme de Matane invite ses membres à venir s'amuser tous les mardis matin à 9 h à la Salle de Quilles des Allées du Boulevard. Pour infos, on peut appeler Charline au 418 562-9664. On peut appeler France pour réserver au 418 562-0238.

Le Club des 50 ans et plus des Méchins accueillera des joueurs de pétanque les mercredis et dimanches à 13 h au Centre colombien Boromée Verreault.

Le Club 50 ans et plus de Saint-Jérôme de Matane invite ses membres à son baseball poche tous les jeudis-matin de 8 h 45 à 11 h jusqu'au 12 décembre à la Légion Canadienne située au 114, ave St-Jérôme.

Le Club des 50 ans et plus de Saint-Rédempteur tiendra une soirée festive le samedi 2 novembre à 19 h 30 au sous-sol de l'église St-Rédempteur. Aline Ratté sera à l'animation.

La Fabrique Saint-Norbert de Cap-Chat avise ses paroissiens que le bureau sera ouvert seulement les mercredis de 13 h à 16 h.

Le Pub ludique Chez Elmo anime des soirées quiz tous les jeudis à 19 h au 110 rue Saint-Georges. Pour informations, on peut appeler au 418 566-3903.

Le comptoir économique 100-FLA-FLA situé au 21, boul. Sainte-Anne Ouest est ouvert du mercredi au vendredi de 12 h à 17 h et le samedi de 10 h à 16 h.

La corporation de l'aréna de Cap-Chat accueille le bingo tous les dimanches dès 19 h 30 au Centre sportif Claude-Jourdain. Les portes ouvrent à 18h.

Les animaux de la seconde chance recueillent des bouteilles et cannettes vides consignées afin de permettre à des chats errants de recevoir des soins vétérinaires et trouver des familles d'accueil. On peut appeler au 418 772-6382 pour une cueillette.

Les Alcooliques anonymes tiennent des rencontres régulièrement au Bas-Saint-Laurent. Pour de plus amples informations, appeler au 1 888 857-4784.

Le Refuge Chez Marmy est toujours à la recherche de dons en argent, nourriture ou contenants consignés. On peut appeler Gaétane au 418 562-7254.

Annoncez gratuitement vos événements communautaires en écrivant à redactionmatane@medialo.ca, au plus tard avant midi, le jeudi de la semaine précédant la semaine de votre événement.



Société portuaire
du Bas-Saint-Laurent
et de la Gaspésie

Québec

CONSULTATION CITOYENNE

Projet de réaménagement des infrastructures portuaires de Matane



En présentiel

SÉANCE D'INFORMATION PUBLIQUE

Mardi 26 novembre, à 19 h, au Riôtel Matane

En ligne

CONSULTATION PUBLIQUE EN LIGNE

Du 26 novembre au 15 décembre au
spbsg-consultation.ca

Apprenez-en plus sur le projet : Rendez-vous au spbsg.com ou scannez le code QR

Exprimez-vous !

DATE :

CLIENT :
DESCR.PRODUIT :
PRODUCTEUR :
RÉDACTEUR : Carol
MUSIQUE :

CHRM : CHOE :
DURÉE : SECONDES
DÉBUT :
FIN :

10sec➔

15sec➔

30sec➔

60sec➔

Pour en apprendre plus sur le projet de réaménagement du port de Matane, rendez-vous le mardi 26 novembre à 19h au Riôtel Matane à la consultation publique organisée par la Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie | Le projet consiste à réaménager les infrastructures portuaires incluant la reconstruction du quai commercial existant et la construction d'un 2ème poste à quai | Ainsi, cette rencontre sera l'opportunité d'en apprendre plus mais aussi de vous prononcer sur le projet, ses impacts et les mesures d'atténuation identifiées | Cette rencontre de consultation est ouverte à tous **mardi vingt six novembre à dix neuf heure au Riotel Matane !**

VÉRIFIER AU ROUTAGE PAR :

INSTRUCTIONS :

PRODUIT PAR : DATE & HEURE :

Annexe C
Faits saillants des rencontres

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE MATANE

Rencontre avec la Ville de Matane

Jeudi 10 février 2022, par vidéoconférence

Faits saillants de la rencontre

Personnes présentes

- Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) (2 personnes)
- Ville de Matane (2 personnes)

Résumé des échanges

Présentation du projet	• Le plan préliminaire de réaménagement des installations portuaires est présenté aux personnes rencontrées.
Compensation environnementale	• Un projet de compensation environnementale sera requis.

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.

Ils n'ont aucune valeur légale.

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE MATANE

Rencontre avec la Ville de Matane

Vendredi 6 mai 2022, à Matane

Faits saillants de la rencontre

Personnes présentes

- Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) (2 personnes)
- Ville de Matane (2 personnes)

Résumé des échanges

Plan stratégique de la SPBSG	Le plan stratégique associé au port de Matane a été présenté aux personnes rencontrées.

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.
Ils n'ont aucune valeur légale.

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE MATANE

Rencontre avec Développement économique Matanie (DEM)

Vendredi 6 mai 2022, à Matane

Faits saillants de la rencontre

Personnes présentes

- Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) (2 personnes)
- Développement économique Matanie (DEM)

Résumé des échanges

Plan stratégique de la SPBSG	Le plan stratégique associé au port de Matane a été présenté à la personne rencontrée.

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.

Ils n'ont aucune valeur légale.

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DU QUAI EXISTANT ET D'AJOUT D'UN POSTE À QUAI – PORT DE MATANE

Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie

Rencontre avec les élus et les acteurs du développement économique

Vendredi 27 mai 2022, à 8 h 30 – Matane

FAITS SAILLANTS DE LA RENCONTRE

PERSONNES PRÉSENTES

- Bureau de la députée d'Avignon-La Mitis-Matane-Matapédia
- Développement Économique Matanie (DEM)
- MRC de La Matanie
- SADC de la région de Matane
- Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) (4 personnes)
- Table ronde Participation publique
- Ville de Matane (2 personnes)

DÉROULEMENT DE LA RENCONTRE

1. Introduction
2. Tour de table et déroulement de la rencontre
3. Présentation du projet avec période d'échanges

FAITS SAILLANTS DES ÉCHANGES ENTOURANT LE PROJET

Justification du projet	Le port de Matane est la plus petite installation de la SPBSG, mais celle avec le plus fort achalandage. Par le passé, la capacité portante maximale du quai avait été

	diminuée de 24 kPa à 21 kPa, ce qui restreignait la quantité et le poids des marchandises pouvant être entreposées sur le quai et les camions ne pouvaient être chargés qu'à 25 % de leur capacité (n'est plus le cas aujourd'hui). La fin de vie utile du quai était prévue en 2018, mais des travaux d'entretien (consolidation de la dalle de béton, plaques d'acier) devraient permettre de prolonger celle-ci jusqu'en 2029. Une inspection annuelle est effectuée par une firme d'ingénierie. L'armature du quai est dénudée et montre des signes de corrosion. Plusieurs équipements du quai (bornes, défenses, tunnel de service électrique, etc.) sont également en fin de vie. Plus précisément, concernant les trois éléments structurels du quai actuel : • Dalle : état avancé d'altération dû aux méthodes de construction de l'époque, à son usage passé pour entreposer du sel et à l'impact de l'air et de l'eau salés. Des dalles supplémentaires ont été ajoutées pour renforcer la structure le temps d'effectuer les travaux de réaménagement. • Poutres : les poutres transversales représentent l'élément le plus faible du quai. L'installation de la nouvelle dalle permet une répartition des charges vers les poutres ayant la meilleure capacité portante. • Pieux : protégés par une protection cathodique depuis 20 ans, ce qui a permis de réduire substantiellement le problème de corrosion. Plusieurs pieux ont également été chemisés. Durée de vie utile de 5 à 7 ans. Un seul des pieux est fortement endommagé et devra être réparé en cours d'année 2022. Le projet prévoit d'abord la construction d'un deuxième poste à quai, pour ensuite reconstruire le poste à quai actuel, qui sera allongé de 50 mètres. La nouvelle aire d'entreposage aura une superficie de 12 000 m^2. La méthode et les matériaux de construction qui seront utilisés restent à déterminer. Le coût de la phase 1 du projet (2021-2026) est évalué à 81 M$, dont 60 % du montant provient de l'enveloppe fournie par le gouvernement fédéral pour la mise à niveau du port lors du transfert des installations portuaires à la SPBSG.
Processus	Une évaluation des impacts environnementaux (ÉIE) sera produite

d'autorisation	en intégrant l'ensemble des composantes du projet (réaménagement, construction et dragage). Elle combinera les processus d'évaluation des impacts environnementaux des gouvernements provincial et fédéral. Lien vers le registre provincial des évaluations environnementales.
Dragage et sédiments	Les plus gros navires ont jusqu'à 10 mètres de tirant d'eau, ce qui nécessite des opérations de dragage d'entretien dans le havre tous les 5 à 6 ans environ. Les études géotechniques entourant les travaux de dragage ont déjà été effectuées. Le projet prévoit des travaux de dragage de capitalisation (afin d'approfondir la zone du havre au niveau du nouveau poste à quai) de 210 000 m^3, dont 20 000 m^3 de sédiments contaminés qui devront être extraits et disposés dans un site terrestre autorisé. Deux sites de gestion des sols contaminés sont situés dans la région (Saint-Anaclet et Rimouski). Les sédiments contaminés (par hydrocarbures) proviennent du secteur de l'ancien quai éperon. Le reste des sédiments dragués (non contaminés) seront rejetés en eau libre. La SPBSG n'envisage pas de combiner les travaux de dragage du havre avec le dragage souhaité dans la zone de la marina.
Infrastructures et équipements	Les pêcheurs commerciaux (crabiers, crevettiers, etc.) seront rencontrés puisque les travaux pourraient avoir des impacts sur leurs activités. Il en sera de même pour les pêcheurs des Premières Nations (Micmacs de Listuguj, notamment).
Oiseaux et leur habitat	Présence de mouettes tridactyles dans ce secteur. Selon la période des travaux, des mesures seront prises pour empêcher leur nidification dans la zone des travaux.
Qualité de l'air et GES	Certaines personnes présentes expriment une préoccupation quant aux quantités de GES qui seront émises lors des travaux et soulignent que des efforts devraient être faits à ce niveau. La SPBSG souligne que le budget du projet devra être révisé dans le temps étant donné l'impact des coûts associés à la tarification du carbone. Des participants suggèrent que la SPBSG envisage d'électrifier ses équipements, afin de réduire les émissions de GES liées aux

	activités portuaires.
Projets de compensation environnementale	Certaines personnes présentes soulignent qu'un projet de compensation environnemental devrait être fait localement (plutôt qu'offrir une somme d'argent qui financera un projet à l'extérieur de la région). Une participation au projet de recherche ARICO (adaptation aux risques côtiers) est suggérée par des participants.
Qualité de vie de la population locale	Certains participants indiquent que des résidents et des hôteliers situés à proximité des installations portuaires se sont déjà plaints de nuisances liées aux activités du port.

COMMENTAIRES ET IDÉES EN LIEN AVEC LA DÉMARCHE DE PARTICIPATION PUBLIQUE :

- Des participants soulignent l'importance d'impliquer la chambre de commerce.
- Consulter les citoyens et hôteliers situés près du port, qui se sont plaints de certaines nuisances liées aux activités du port.
- Assurer un arrimage avec les outils de planification de la Ville de Matane et de la MRC, notamment au niveau des usages prévus dans ce secteur.

SUIVIS / ACTIONS À PRENDRE :

- Prévoir une présentation du projet au conseil des maires de la MRC de La Matanie.

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.
Ils n'ont aucune valeur légale.

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DU QUAI EXISTANT ET D'AJOUT D'UN POSTE À QUAI – PORT DE MATANE

Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie

Rencontre avec les usagers du port

Vendredi 27 mai 2022, à 10 h 30 – Matane

FAITS SAILLANTS DE LA RENCONTRE

PERSONNES PRÉSENTES

- Administration portuaire du havre de pêche de Matane
- Bitubel (Béton provincial)
- QSL
- Sappi, usine de Matane
- Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) (4 personnes)
- Table ronde Participation publique

DÉROULEMENT DE LA RENCONTRE

1. Introduction
2. Tour de table et déroulement de la rencontre
3. Présentation du projet avec période d'échanges

FAITS SAILLANTS DES ÉCHANGES ENTOURANT LE PROJET

Justification du projet	Le port de Matane est la plus petite installation de la SPBSG, mais celle avec le plus fort achalandage. Par le passé, la capacité portante maximale du quai avait été

	diminuée de 24 kPa à 21 kPa, ce qui restreignait la quantité et le poids des marchandises pouvant être entreposées sur le quai et les camions ne pouvaient être chargés qu'à 25 % de leur capacité (n'est plus le cas aujourd'hui). La fin de vie utile du quai était prévue en 2018, mais des travaux d'entretien (consolidation de la dalle de béton, plaques d'acier) devraient permettre de prolonger celle-ci jusqu'en 2029. Une inspection annuelle est effectuée par une firme d'ingénierie. Le projet prévoit d'abord la construction d'un deuxième poste à quai, pour ensuite reconstruire le poste à quai actuel, qui sera allongé de 50 mètres. La nouvelle aire d'entreposage aura une superficie de 12 000 m^2. Le coût de la phase 1 du projet (2021-2026) est évalué à 81 M$. Les travaux de construction du nouveau quai devraient durer entre deux ans et demi à trois ans, même chose pour les travaux qui suivront pour le réaménagement du quai existant. Les travaux pourront s'effectuer également en période hivernale. Certaines personnes présentes souhaitent connaître la séquence prévue des travaux pour le réaménagement du quai existant, afin d'arrimer cette séquence avec leurs propres opérations.
Infrastructures et équipements	Le brise-lames qui protège les navires de pêche commerciaux relève de Pêches et Océans Canada (MPO). Il y a une prise d'amarrage à l'extrémité du brise-lames qui peut être utile et qui a déjà servi dans les dernières années. Le nouveau quai dépassera l'extrémité du brise-lames et l'espace d'entreposage viendra potentiellement s'accoter sur le brise-lames. Suggestions des participants en lien au réaménagement des installations du port : • Développer les installations pour que le port de Matane puisse accueillir des marchandises hors normes • Prévoir une plus grande capacité portante puisque la machinerie ainsi que le matériel transbordé sont de plus en plus gros. • Prévoir les équipements électriques nécessaires afin de limiter l'utilisation de génératrices au diesel (pour les navires et les convoyeurs) • Prévoir une canalisation directe pour les installations de Bitubel • Ajouter un rail (*siding*) ainsi qu'un entrepôt sur le quai actuel, tout en évitant d'entrer en conflit avec les opérations des pêcheurs commerciaux • Avoir la présence d'un remorqueur en tout temps • Déplacer la guérite pour qu'elle soit située devant la zone des pêcheurs commerciaux, ou ajouter une barrière devant la zone des pêcheurs commerciaux tout en maintenant la guérite pour

	les navires internationaux à l'endroit actuel Des participants soulignent les difficultés occasionnées par les restrictions émises par le MTQ pour la circulation hors-norme sur les routes reliant le parc industriel et le port de Matane, les usagers devant notamment obtenir des permis spéciaux pour y circuler. Certaines personnes suggèrent que toute la zone industrialo-portuaire soit regroupée sous une même entité afin de faciliter les opérations. Les restrictions de charges liées à la période de dégel sont également problématiques.
Dragage et sédiments	La profondeur d'eau souhaitée au niveau du nouveau quai est de 10 mètres et de 8 mètres pour le havre, ce qui nécessite des travaux de dragage de capitalisation. Certains sédiments sont contaminés par des hydrocarbures provenant du secteur de l'ancien quai éperon.
Qualité de l'air et GES	Augmenter l'espace d'entreposage au niveau des quais permettrait d'éviter certains déplacements des marchandises (double manipulation) en diminuant ainsi les émissions de GES liées au transport.

COMMENTAIRES ET IDÉES EN LIEN AVEC LA DÉMARCHE DE PARTICIPATION PUBLIQUE :

- Planifier une rencontre avec les pêcheurs commerciaux directement au quai, afin qu'ils puissent plus facilement y participer.

SUIVIS / ACTIONS À PRENDRE :

- Ouvrir une discussion afin que la zone administrée par la SPBSG englobe l'ensemble de la zone industrialo-portuaire.
- Planifier une rencontre pour discuter du transport intermodal (ferroviaire et maritime) avec les entreprises concernées.
- QSL transmettra à la SPBSG les plans qui avaient été faits pour amener le rail sur le quai.

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.
Ils n'ont aucune valeur légale.

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DU QUAI EXISTANT ET D'AJOUT D'UN POSTE À QUAI – PORT DE MATANE

Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie

Rencontre avec les acteurs environnementaux

Vendredi 27 mai 2022, à 13 h 30 – Matane

FAITS SAILLANTS DE LA RENCONTRE

PERSONNES PRÉSENTES

- Citoyen.ne.s de La Matanie pour l'environnement
- Comité ZIP du Sud-de-l'Estuaire (2 personnes)
- Conseil régional de l'environnement du Bas-Saint-Laurent (CREBSL)
- Groupe environnemental Uni-Vert région Matane
- SADC de la région de Matane (Synergie Matanie)
- Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) (4 personnes)
- Table ronde Participation publique

DÉROULEMENT DE LA RENCONTRE

1. Introduction
2. Tour de table et déroulement de la rencontre
3. Présentation du projet avec période d'échanges

Justification du projet	Le port de Matane est la plus petite installation de la SPBSG, mais celle avec le plus fort achalandage, la période de pointe étant entre les mois de mai à octobre/novembre. Par le passé, la capacité portante maximale du quai avait été diminuée de 24 kPa à 21 kPa, ce qui restreignait la quantité et le poids des marchandises pouvant être entreposées sur le quai. Les camions ne pouvaient utiliser que 25 % de leur capacité de charge (n'est plus le cas aujourd'hui). La fin de vie utile du quai était prévue en 2018, mais des travaux d'entretien (consolidation de la dalle de béton, plaques d'acier) devraient permettre de prolonger celle-ci jusqu'en 2029. Une inspection annuelle est effectuée par une firme d'ingénierie. Le projet prévoit d'abord la construction d'un deuxième poste à quai, pour ensuite reconstruire le poste à quai actuel, qui sera allongé de 50 mètres. La nouvelle aire d'entreposage aura une superficie de 12 000 m^2. Les opérations portuaires seront maintenues tout au long de la période des travaux. Le coût de la phase 1 du projet (2021-2026) est évalué à 81 M$. Les travaux de réaménagements ne visent pas à favoriser la manutention de conteneurs, les marchandises transportées demeureront principalement du vrac.
Processus d'autorisation	Les lignes directrices de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada seront publiées environ six mois à la suite du dépôt de la description de projet par la SPBSG. La SPBSG va bientôt demander des soumissions pour la réalisation de l'évaluation des impacts environnementaux (ÉIE).
Dragage et sédiments	Le projet prévoit des travaux de dragage de capitalisation (afin d'approfondir la zone du havre au niveau du nouveau poste à quai) et d'entretien pour un total de 210 000 m^3, selon un estimé préliminaire, dont 20 000 m^3 de sédiments contaminés par hydrocarbures provenant du secteur de l'ancien quai éperon. Les sédiments contaminés devront être extraits et disposés dans un site terrestre autorisé. Il y a un enjeu d'espace pour le stockage temporaire de ces sédiments contaminés pour le séchage avant d'être acheminés aux sites autorisés. Une solution envisagée pour la déshydratation des sédiments serait d'utiliser un dispositif de confinement des sédiments, tel que les sacs de filtration (*geobag*). Des participants soulignent leur préoccupation relativement aux sols possiblement contaminés entourant les oléoducs désaffectés sur les quais.

	Concernant les rejets en eau libre des sédiments dragués non contaminés, certaines personnes présentes souhaiteraient connaître le lieu où seront effectués les rejets en eau libre et que ce lieu fasse l'objet d'une caractérisation biologique pour le secteur affecté par le panache de diffusion. Certaines personnes soulèvent également des préoccupations en lien au rejet de ces sédiments, notamment pour l'embouchure de la rivière Matane, le panache de sédiments qui sera généré, ainsi que pour le saumon.
Projets de compensation environnementale	Certaines personnes présentes suggèrent que la SPBSG établisse une liste, avec l'aide des ministères concernés, des types de projets de compensation possibles. Certaines options de projet de compensation sont soulevées par la SPBSG et les participants : • Recharge de plages • Récif artificiel • Nettoyage des engins fantômes • Compensation d'habitats aquatiques • Stabilisation des berges par végétalisation • Au niveau des récifs des Méchins • Recréer des herbiers (notamment au niveau du Riotel) • Dans le barachois de la rivière Matane • Pour les habitats du bar rayé, de l'éperlan et de l'anguille (rivière Blanche). L'AGHAMM (Association de gestion halieutique autochtone Mi'gmaq et Malécite) pourrait avoir des projets déjà ciblés pour l'anguille. • Habitat des mouettes tridactyles qui nichent dans le port Il n'est pas encore déterminé si les travaux de dragage de capitalisation seront considérés comme un empiétement nécessitant également de la compensation environnementale. Les projets de compensation concerneront les ministères des gouvernements fédéral et provincial.
Espèces fauniques à statut particulier	Des participants soulignent l'importance de considérer l'impact du projet sur le rorqual bleu de même que sur le béluga, deux espèces en voie de disparition. Ils suggèrent d'utiliser la méthode du « rideau de bulles » afin de limiter l'impact sonore des travaux sur les mammifères marins. Des participants suggèrent à la SPBSG de contacter M. Clément Chion (modélisation des systèmes socioécologiques) de l'Université du Québec en Outaouais.
Infrastructures et équipements	La SPBSG n'est pas propriétaire du quai utilisé par le traversier, qui appartient à la Société des traversiers du Québec (STQ), qui effectue actuellement des travaux sur le brise-lames.

COMMENTAIRES ET IDÉES EN LIEN AVEC LA DÉMARCHE DE PARTICIPATION PUBLIQUE :

- Contacter l'UQAR pour évaluer les possibilités de collaboration dans le cadre de recherches en lien aux travaux de dragage.

SUIVIS / ACTIONS À PRENDRE :

- Discuter avec des pêcheurs commerciaux concernant un possible projet de compensation environnementale visant à retirer les engins fantômes.
- La personne représentant les Citoyen.ne.s de La Matanie pour l'environnement transmettra à la SPBSG une liste de préoccupations en lien au projet.

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre. Ils n'ont aucune valeur légale.

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DU QUAI EXISTANT ET D'AJOUT D'UN POSTE À QUAI – PORT DE MATANE

Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie

Rencontre avec la Société des traversiers du Québec (STQ)

Mardi 7 juin 2022, 14h45 – Québec

FAITS SAILLANTS DE LA RENCONTRE

PERSONNES PRÉSENTES

- Société des traversiers du Québec (STQ) (5 personnes)
- **Anne Dupéré** – Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) (3 personnes)

DÉROULEMENT DE LA RENCONTRE

1. Tour de table
2. Présentation des travaux à venir

FAITS SAILLANTS DES ÉCHANGES ENTOURANT LE PROJET

Information générale	Les infrastructures terrestres pour le traversier-rail COGEMA (propriété du CN) appartiennent à la STQ.
Infrastructures et équipements	L'utilisation du quai commercial comme poste d'urgence pour le F.-A.-Gauthier pourrait être évaluée, notamment pour effectuer des travaux ou lors de bris. Une rampe de type Ro-Ro (roll-on roll-off) serait nécessaire. Le navire ne peut pas utiliser le poste du COGEMA. Les représentants de la SPBSG indiquent que l'étude d'agitation n'a pas été effectuée en fonction de cet usage. La gestion du trafic des véhicules devrait être évaluée. Les réparations pourraient aussi être faites à quai au port de

	Matane ou au port de Gros-Cacouna.
Dragage et sédiments	Les représentants de la STQ ont souligné leur préoccupation entourant la coordination des travaux de dragage avec leurs propres opérations.
Navigation	Une préoccupation a été soulevée par les personnes présentes concernant la proximité des manœuvres des navires commerciaux avec les infrastructures de la STQ et les risques de collisions que cela entraîne.

SUIVIS / ACTIONS À PRENDRE :

- Transmettre à la STQ l'étude de navigabilité qui sera effectuée dans le cadre du projet pour le port de Matane.
- La STQ transmettra à la SPBSG l'étude sur la valorisation des sédiments réalisée dans le cadre des travaux de dragage au quai de Rivière-du-Loup.

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.
Ils n'ont aucune valeur légale.

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE MATANE

Rencontre avec Verreault Navigation

Mercredi 20 juillet 2022, par téléphone

Faits saillants de la rencontre

Personnes présentes

- Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG)
- Verreault Navigation

Résumé des échanges

Dragage et gestion des sédiments	• Le site de rejet en eau libre de Matane n'a pas été utilisé lors de la dernière opération de dragage au quai de Les Méchins.

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.

Ils n'ont aucune valeur légale.

PROJET DE
RÉAMÉNAGEMENT DU QUAI EXISTANT ET D'AJOUT D'UN POSTE À QUAI – PORT DE MATANE

Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie

Rencontre avec le conseil des maires de la MRC de La Matanie

Mardi 16 août 2022, 18 h 45 – Matane

FAITS SAILLANTS DE LA RENCONTRE

PERSONNES PRÉSENTES

- MRC de La Matanie (2 personnes)
- Municipalité de Baie-des-Sables (en ligne)
- Municipalité de Grosses-Roches
- Municipalité de Saint-Adelme
- Municipalité de Sainte-Félicité
- Municipalité de Saint-Léandre
- Municipalité de Saint-René-de-Matane
- Municipalité de Saint-Ulric
- Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG)
- Ville de Matane

DÉROULEMENT DE LA RENCONTRE

1. Tour de table
2. Présentation du projet

FAITS SAILLANTS DES ÉCHANGES ENTOURANT LE PROJET

Information générale	Des personnes présentes ont indiqué avoir apprécié que cette rencontre leur permette d'avoir une idée plus claire du projet.

Infrastructures et équipements	L'alimentation à quai des navires en électricité sera intégrée au projet. Les infrastructures utilisées par la Société des traversiers du Québec (STQ) et par le traversier-rail COGEMA (CN) ne sont pas la propriété de la SPBSG. Tout le havre est quant à lui géré par la SPBSG. La représentante de la SPBSG précise que les ports que la société gère, dont celui de Matane, ont des vocations qui leur sont propres, qui ne cadreraient pas avec un usage visant à alimenter la Basse-Côte-Nord.

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.
Ils n'ont aucune valeur légale.

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DU QUAI EXISTANT ET D'AJOUT D'UN POSTE À QUAI – PORT DE MATANE

Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie

Rencontre avec Pêches et Océans Canada (MPO)

Mercredi 31 août 2022, 13 h – Matane

FAITS SAILLANTS DE LA RENCONTRE

PERSONNES PRÉSENTES

- Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) (3 personnes)
- Pêches et Océans Canada (MPO)

DÉROULEMENT DE LA RENCONTRE

1. Tour de table
2. Présentation des travaux à venir

FAITS SAILLANTS DES ÉCHANGES ENTOURANT LE PROJET

Infrastructures et équipements	Les anciennes bornes d'amarrage sur le brise-lame appartenant au MPO ne sont plus utilisées. Le nouveau quai et la nouvelle aire d'entreposage nécessiteraient un feu de signalisation à l'extrémité afin d'assurer la sécurité de la navigation. Les lampadaires qui sont prévus dans le cadre du projet pourraient être utilisés à cette fin. Le représentant du MPO n'entrevoit pas d'impacts potentiels du projet de la SPBSG sur le quai des pêcheurs géré par

	l'administration portuaire du havre de pêche de Matane (relevant du MPO).
Période de travaux	Le tunnel de services sera démoli pendant les travaux, mais l'alimentation en eau des pêcheurs devra être maintenue pendant toute la durée des travaux.

SUIVIS / ACTIONS À PRENDRE :

- La SPBSG transmettra une lettre d'information officielle au MPO avec les étapes du projet.
- La SPBSG souhaiterait obtenir un bilan de santé des infrastructures grâce aux informations recueillies dans le cadre de l'inspection annuelle des infrastructures effectuée par la MPO.

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.
Ils n'ont aucune valeur légale.

RÉAMÉNAGEMENT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE MATANE

Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie

Déjeuner-rencontre organisé par la chambre de commerce et d'industrie de la Matanie

Vendredi 12 mai 2023, de 7h30 à 9h

Hôtel Quality Inn & Suites de Matane

Faits saillants de la rencontre

Objectifs de la rencontre

- Faire le point sur l'état d'avancement du projet de réaménagement des installations portuaires de Matane à la communauté d'affaires, élus et acteurs du développement économique.
- Répondre aux questions des participants concernant le projet.
- Prendre en note les attentes, les préoccupations et les commentaires des participants en vue de la préparation de l'étude d'impact environnemental.

Personnes présentes

- Une trentaine de personnes issues de la communauté d'affaires, élus et acteurs du développement économique
- Le représentant d'un média
- Six personnes représentant la SPBSG

Déroulement de la rencontre

- Présentation par la SPBSG des caractéristiques du port de Matane, ses enjeux, les travaux réalisés dans les 2 dernières années, les orientations stratégiques pour le port, le projet ainsi que les étapes du projet.
- Période de questions et d'échange sur le projet et les informations présentées permettant aux personnes présentes de questionner l'équipe de la SPBSG mais également d'exprimer leurs attentes, préoccupations et commentaires relativement au projet.

Faits saillants des échanges entourant le projet

Justification du projet	Le port de Matane est la plus petite installation de la SPBSG, mais celle avec le plus fort achalandage. Le quai de Matane est en fin de vie mais des travaux d'entretien ont été réalisés (consolidation de la dalle de béton, plaques d'acier) et le niveau de suivi est accru de manière significative (mandat donné à une firme de génie-conseil pour faire le suivi structural du quai jusqu'en 2027). Le projet de réaménagement prévoit d'abord la construction d'un deuxième poste à quai, pour ensuite reconstruire le poste à quai actuel, qui sera allongé de 50 mètres. La construction d'une nouvelle aire d'entreposage est également prévue. Le coût du projet a été évalué à 81 M$ selon l'estimé budgétaire qui a été réalisé en 2022. Cela étant dit le montant risque d'être insuffisant pour couvrir l'entièreté des travaux.
Processus d'autorisation	Une évaluation des impacts environnementaux (ÉIE) sera produite en intégrant l'ensemble des composantes du projet (réaménagement, construction et dragage). Elle combinera les processus d'évaluation des impacts environnementaux des gouvernements provincial et fédéral. Jalons importants qui peuvent avoir un impact sur l'échéancier du projet et sur lesquels nous n'avons pas de contrôle à l'issue du dépôt : délai pour l'obtention du décret et les autorisations environnementales.
Dragage et sédiments	Le projet prévoit des travaux de dragage de capitalisation (afin d'approfondir la zone du havre au niveau du nouveau poste à quai), qui vont donc générer de grande quantité de sédiments à gérer La gestion de ces sédiments, dont certains sont contaminés, est un enjeu. Différentes avenus sont explorées : Rejet en eaux libres, en milieu terrestre, valorisation dans le cadre des travaux de réaménagement ou autre projet de valorisation des sédiments. Le rejet des sédiments en eaux libres est une préoccupation majeure à laquelle la SPBSG va tenter de répondre. Différents organismes, centres de recherche, etc. ont été approchés afin de trouver d'autres manières de gérer/valoriser les sédiments.
Oiseaux et leur habitat	Présence de mouettes tridactyles dans ce secteur. Selon la période des travaux, des mesures seront prises pour empêcher leur nidification dans la zone des travaux.
Qualité de l'air et GES	L'électrification des quais sera explorée par la firme de génie-conseil afin que les bateaux aient la possibilité de se brancher plutôt que d'utiliser des génératrices.

Développement économique	À l'issue des travaux, la reconstruction et l'allongement du quai existant en plus de l'ajout d'un poste à quai auront définitivement un impact sur la croissance du port de Matane qui est déjà presque à pleine capacité.
Aire protégée	On ne sait pas encore précisément quelles seront les impacts du projet d'agrandissement du parc marin du Saguenay-Saint-Laurent tant au niveau des activités portuaires que des travaux de réaménagement (notamment pour la gestion éventuelle des sédiments en eaux libres, la zone de rejet étant située proche de l'aire envisagée)
Adaptation aux changements climatiques	Les notions de changements climatiques sont prises en compte dans les concepts du projet notamment l'augmentation du niveau des eaux, l'agitation, la gestion des eaux de pluie, la dynamique de glace, etc …

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre. Ils n'ont aucune valeur légale.

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE MATANE

Rencontre avec le conseil municipal de Matane

Lundi 2 octobre 2023, de 11 h 30 à 13 h 00, à Matane

Faits saillants de la rencontre

Personnes présentes

- Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) (4 personnes)
- Ville de Matane (8 personnes)

Résumé des échanges

Compensation environnementale	• L'Association des milieux humides de Matane (AMIH) aurait un projet qui pourrait potentiellement être admissible comme projet compensatoire. Un membre du conseil municipal de la Ville de Matane contactera la SPBSG à ce sujet.
Camionnage	• Certains citoyens posent parfois des questions à la conseillère municipale du district concerné à propos des camions circulant à Matane-sur-Mer.
Infrastructures et équipements	• La SPBSG n'est pas gestionnaire des infrastructures suivantes : o Le terminal du traversier Matane | Baie-Comeau | Godbout; o Le terminal du traversier-rail; o Le quai des pêcheurs commerciaux.
Navigation	• Avec un 2e poste à quai, l'attente des navires au large sera réduite puisque la capacité d'accueil du port sera augmentée.

Période de travaux	• Certains types de travaux de réaménagement pourront être réalisés 12 mois par année. Cependant, des contraintes environnementales sont à considérer pour d'autres types de travaux afin de minimiser leurs impacts sur la faune.
Démarche d'information et de consultation	• Une rencontre d'information et d'échange est prévue le 10 octobre avec les voisins du port de Matane pour les informer du projet et afin qu'ils puissent poser leurs questions et faire part de leurs commentaires. • Les faits saillants de cette rencontre avec les voisins seront transmis à la Ville (directeur général et conseillère municipale du district).

Suivis et actions :

- Un membre du conseil municipal de la Ville de Matane contactera la SPBSG concernant le projet de l'AMIH.
- La SPBSG transmettra les faits saillants de la rencontre qui s'est tenue avec les voisins du port au directeur général de la Ville et la conseillère municipale du district.

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.

Ils n'ont aucune valeur légale.

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE MATANE

Rencontre d'information avec les voisins du port

Mardi 10 octobre 2023, de 19 h à 20 h 30

Riôtel Matane (salle Rivage) – 250, avenue du Phare Est, Matane

---

Faits saillants de la rencontre

Personnes présentes

Au total, 35 résidents voisins du port de Matane ont assisté à la rencontre.

Six personnes représentant la Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) étaient également présentes.

Invitations

Une lettre d'invitation a été transmise par la poste le 26 septembre 2023 à 74 résidences situées à environ 750 mètres des installation portuaires à l'ouest et environ 1,5 km des installation portuaires à l'est, sur la rue de Matane-sur-mer. L'invitation a également été transmise à des représentants de la Ville de Matane afin de les informer de la tenue de la rencontre.

Objectifs de la rencontre

La rencontre avait d'abord pour but d'informer les riverains sur le projet de réaménagement du port de Matane et de répondre à leurs interrogations. La SPBSG souhaitait ensuite donner l'opportunité aux personnes présentes de partager leurs opinions, préoccupations et suggestions relativement au projet.

Déroulement

La rencontre s'est structurée en deux parties :

- 1re partie – Présentation du projet : les caractéristiques du port, ses enjeux, les orientations stratégiques, les grandes étapes du projet ainsi que son échéancier.
- 2e partie – Période de question et d'échange : Les principaux éléments qui ont émergé de la période d'échange avec les citoyens sont résumés ci-dessous.

Résumé des échanges

Raison d'être du projet et financement	• L'objectif du projet de réaménagement est de répondre à la demande actuelle et future. Le volume de marchandises chargées et déchargées au port de Matane se situe actuellement autour de 300 000 tonnes métriques. Une étude économique est en cours pour évaluer la hausse anticipée des volumes de marchandises qui seront transbordées au port. • Le projet ne permettra pas d'accueillir de plus gros navires compte tenu de la longueur des quais et de la configuration du port de Matane, où l'espace de stockage est limité. • Le budget alloué au projet de réaménagement des installations portuaires de Matane ne pourrait pas être transféré à un autre port de la SPBSG. • Le financement des travaux au port de Matane provient de deux enveloppes : o Un montant fourni par le gouvernement fédéral lors du transfert des installations portuaires du gouvernement du Canada au gouvernement du Québec pour la mise à niveau des quatre ports gérés par la SPBSG. o Un montant fourni par le gouvernement provincial pour le développement des activités portuaires qui s'inscrit dans la vision maritime du Québec, *Avantage Saint-Laurent*. • Si le budget du projet dépasse significativement le financement prévu, la SPBSG devra réévaluer le projet et établir des priorités. Une mise à jour de l'estimation des coûts est en cours.
Infrastructures et équipements	• La SPBSG est gestionnaire du quai commercial à l'ouest du bassin du port, de même que du havre et des terrains situés au sud. La SPBSG n'est pas gestionnaire des infrastructures suivantes : o Le terminal du traversier Matane | Baie-Comeau | Godbout; o Le terminal du traversier-rail; o Le quai des pêcheurs commerciaux. • Les citoyens peuvent s'adresser à la SPBSG pour des questions ou des commentaires concernant les installations gérées par des usagers du port et elle s'occupera de leur transmettre l'information. • L'entreposage de marchandise en vrac sur les quais sera toujours pour le court terme compte tenu du peu d'espace d'entreposage disponible. D'autres espaces d'entreposage sont envisagés dans le parc industriel. • Le quai commercial existant sera entièrement démoli. La dalle ayant été reconstruite récemment devait seulement permettre de maintenir les opérations portuaires actuelles le temps que le quai soit reconstruit. • Il est possible que certaines réparations soient aussi requises au niveau du brise-lames. Une étude est en cours pour déterminer l'état de cette structure.

	• Il n'est pas prévu d'installer une balance à camions dans les nouveaux aménagements.
Période de travaux	• La période de travaux prévue paraît longue pour certains citoyens présents, qui ont demandé s'il était possible de raccourcir l'échéancier des travaux et si certains travaux seront réalisés en hiver. La SPBSG a indiqué que le phasage du projet n'est pas encore déterminé, mais l'objectif est toujours d'avoir un échéancier de travaux le plus court possible. Toutefois, les conditions de travaux sont particulières dans le domaine maritime, en fonction des marées notamment. Il est possible que des travaux soient effectués en hiver afin de réduire les impacts environnementaux. De plus, un suivi des niveaux sonores sera effectué durant toute la durée des travaux.
Retombées économiques	• Des personnes présentes ont souhaité connaître le nombre d'emplois additionnels qui pourraient être créés avec le développement des activités du port de Matane. La SPBSG indique que l'étude économique en cours permettra de quantifier le nombre d'emplois potentiellement créés.
Compensation environnementale	• La SPBSG souhaite que les projets compensatoires soient réalisés à Matane, mais ceux-ci devront se faire en milieu marin ou pour des espèces fauniques marines (le saumon, par exemple). • À titre d'exemple, la Société des traversiers du Québec (STQ) a réalisé un projet compensatoire exigé par le MPO en restaurant une fosse à saumon dans la rivière Matane, afin de compenser pour des travaux réalisés dans le fleuve Saint-Laurent ayant des impacts sur l'habitat du poisson.
Camionnage	• Des personnes présentes indiquent qu'il y a beaucoup de camions circulant sur des tronçons de route à Matane-sur-Mer (rue du Parc Industriel et rue du Port), certains ne respectent pas les limites de vitesse et la signalisation (les arrêts, notamment). La SPBSG fera un suivi auprès des usagers du port, tant au niveau des routes empruntées, que la vitesse et l'utilisation des freins moteur. • D'autres personnes ont voulu savoir si l'accroissement de marchandises transbordées au port de Matane allait entraîner une forte augmentation du camionnage. La SPBSG précise que l'étude économique en cours permettra d'établir le besoin des entreprises du secteur et d'évaluer l'impact sur le transport des marchandises par camion.
Dragage et gestion des sédiments	• Des citoyens présents ont voulu savoir si la SPBSG étudie la possibilité d'aménager les quais différemment, de manière à limiter le dragage requis dans le havre. La SPBSG souligne que toutes les options sont étudiées, l'objectif étant de trouver le meilleur scénario en fonction de plusieurs contraintes (agitation des vagues, manœuvres des navires, maintien des opérations pendant les travaux, sécurité, coût, etc.). • La SPBSG détient et a pris connaissance de toutes les études des sols réalisées antérieurement au port de Matane, mais de nouvelles études

	sont nécessaires pour déterminer la configuration du nouveau poste à quai. • La possibilité d'effectuer les travaux de dragage aux installations du club de yacht en même temps que ceux de la SPBSG afin de réduire les coûts est à déterminer. Cependant, les études réalisées pour la caractérisation du site de rejet en eau libre pourront être utilisées par le club. • Différentes solutions de gestion des sédiments sont analysées, notamment la valorisation d'une partie des sédiments dragués dans la construction de la nouvelle aire d'entreposage.
Environnement sonore	• Des personnes présentes soulignent que les travaux effectués il y a quelques années pour le retrait du quai éperon, au port de Matane, a généré beaucoup de bruit pour les résidences à proximité. • D'autres parlent du bruit généré par les sirènes de recul des véhicules au niveau des usagers du port, de même que sur le chantier de construction d'un immeuble à logement pour travailleurs. La SPBSG fera le suivi auprès des usagers du port à ce sujet.
Pollution lumineuse	• L'éclairage des quais devrait être prévu de manière à réduire la pollution lumineuse, selon certains voisins présents. La SPBSG précise que l'éclairage des quais sera conçu pour que la lumière soit dirigée seulement vers les zones devant être éclairées.
Changements climatiques	• L'impact des changements climatiques et de la montée des eaux sont pris en considération dans l'élaboration et l'ingénierie du projet.
Démarche d'information et de consultation	• Puisque les études environnementales et économique sont en cours, plusieurs éléments de l'ingénierie du projet, des impacts anticipés et des mesures d'atténuation à mettre en place ne sont pas encore déterminés. La SPBSG souhaitait tout de même informer les riverains à cette étape préliminaire du projet. Une autre rencontre sera prévue avec les voisins du port au printemps prochain afin de les tenir informés de l'évolution du projet. • Des personnes ont souhaité connaître les mécanismes mis en place entourant l'acceptabilité sociale du projet, notamment afin que la SPBSG ne soit pas juge et partie. La SPBSG précise que l'analyse des impacts sur l'environnement qui sera réalisée par une firme externe comprend un chapitre dédié aux impacts sur le milieu et la communauté et sera déposée au ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP). • Il est également probable que ce projet soit soumis à des audiences publiques du Bureau d'audience publique en environnement (BAPE), une entité indépendante.

Suivis et actions :

- La SPBSG fera des suivis auprès des usagers du port concernant les problématiques et nuisances vécues par certains voisins du port (circulation des camions, bruit, déneigement, etc.).
- Les faits saillants de la rencontre seront transmis aux participants.

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.

Ils n'ont aucune valeur légale.

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE MATANE

Rencontre avec Béton Provincial

Mardi 24 octobre 2023, de 9 h à 10 h 30, à Québec

Faits saillants de la rencontre

Personnes présentes

- Béton Provincial (2 personnes)
- Norda Stelo
- Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) (3 personnes)

Résumé des échanges

Infrastructures et équipements	• Les représentants présents ont exprimé certains besoins associés à leurs activités au port de Matane, notamment au niveau de la livraison par navires de composantes de béton préfabriqué et d'intrants pour le béton, le béton préfabriqué et pour la division Bitubel.

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.

Ils n'ont aucune valeur légale.

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE MATANE

Rencontre avec QSL

Mardi 24 octobre 2023, de 11 h à 12 h 20, à Québec

Faits saillants de la rencontre

Personnes présentes

- Norda Stelo
- QSL (3 personnes)
- Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) (3 personnes)

Résumé des échanges

Infrastructures et équipements	• Prévoir un dégagement d'au moins 30 mètres entre la façade du bâtiment utilisé par QSL et le quai. • Favoriser l'aménagement d'une aire d'entreposage qui occupe tout l'espace arrière du nouveau poste à quai (quai nº 2). • Éloigner le plus possible les mâts d'éclairage, les conduites électriques et de drainage de l'aire d'entreposage et l'aire de circulation. • Évaluer la possibilité que la voie ferrée soit prolongée jusqu'à la zone des quais. • Évaluer la possibilité d'inclure des équipements permettant la manutention de pièces lourdes (capacité de 150 kPa).
Période des travaux	• Certains enjeux de sécurité devront être considérés lors de la reconstruction du quai nº 1, tout en maintenant les opérations au nouveau quai nº 2.

Autres	• Explorer la possibilité de créer une zone franche portuaire, et faire en sorte que le port puisse facilement s'adapter dans le futur afin de créer une zone franche.

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.

Ils n'ont aucune valeur légale.

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE MATANE

Rencontre avec Logistec

Lundi 20 novembre 2023, à 10 h 30, par visioconférence

Faits saillants de la rencontre

Personnes présentes

- Logistec
- Norda Stelo
- Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) (3 personnes)

Résumé des échanges

Infrastructures et équipements	• La grande superficie d'entreposage prévue au niveau du quai n^{o} 2 est nécessaire. • L'allongement de l'aire d'entreposage prévue au quai n^{o} 2 permettrait de créer un quai plus efficace, avec une plus grande liberté opérationnelle et directement devant les cales des navires. • Les zones opérationnelles et les zones d'entreposage restent à définir et devront être aménagées selon le type de marchandises qui sera manutentionné. • Les aires d'entreposage prévues du côté est et ouest semblent pertinentes pour améliorer la flexibilité de réception et de manutention des marchandises. • Zone d'entreposage à privilégier, au besoin : celle liée au quai n^{o} 2, notamment par sa forme géométrique carrée et qui évite d'avoir à traverser la voie de circulation, en limitant les interférences avec les opérations terrestres.

- Une partie de la nouvelle zone d'entreposage adjacent au quai nº 2 pourrait être dédiée aux opérations du quai nº 1 pour éviter les interférences avec le milieu terrestre et pour que chaque quai ait sa zone d'entreposage dédiée.
- Il pourrait être intéressant de prévoir un terrain à l'extérieur du site du port, mais à proximité, afin que les marchandises devant être entreposées plus longtemps n'encombrent pas les zones d'entreposage dans le port, qui pourraient être dédiées à l'entreposage court terme.
- Un accès ferroviaire à proximité du port suffit. Il n'est pas nécessaire d'amener la voie ferrée directement sur les quais.
- La capacité portante visée de 50 kPa des quais est convenable, mais pourrait être augmentée afin de permettre la manutention de lourdes charges (par ex. : éoliennes).
- L'aménagement de dalles de support pour appareils de levage (pads de grue) devrait être considéré.
- Une longueur de quais de 200 m va permettre d'accueillir la plupart des vraquiers et des navires de cargo. Des quais de 225 m pourraient être considérés pour assurer de répondre aux besoins.
- Le fait d'aménager des quais spécialisés (plutôt que des quais généraux) ne représenterait pas une grande économie. Un quai spécialisé peut être viable, mais cela risque de générer des conflits logistiques et de limiter la polyvalence dans les opérations.

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.

Ils n'ont aucune valeur légale.

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE MATANE

Rencontre avec les pêcheurs commerciaux

Mardi 21 novembre 2023, 8 h à 10 h, à Matane

Faits saillants de la rencontre

Personnes présentes

- Administration portuaire (association des pêcheurs)
- Les pêcheries Vallées inc.
- Naval Inc.
- Navigation Maluje Inc.
- Pêcherie Georges Huard
- Pêcherie Lévesque Inc.
- Première Nation Wolastoqiyik Wahsipekuk (PNWW)
- Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) (5 personnes)

Résumé des échanges

Infrastructures et équipements	• Les pêcheurs mentionnent qu'ils doivent présentement passer à côté du brise-lame puisqu'il y a un risque d'échouement s'ils passent plus loin. Selon le concept présenté, le quai nº 2 sera plus long que le brise-lame, ce qui forcera le déplacement du chenal de navigation utilisé par les pêcheurs. Il faut donc s'assurer que les nouvelles infrastructures ne génèrent pas de risque à la navigation. • Lors de tempête, l'extrémité est du quai des pêcheurs est dangereuse en raison de l'agitation. Les pêcheurs présents mentionnent que la construction du quai nº 2 en palplanches, plutôt qu'avec des pieux, permettrait au quai d'agir comme un brise-lame. La SPBSG indique qu'une étude sera effectuée pour simuler l'agitation en fonction du scénario de construction du nouveau quai (palplanches, pieux ou caissons de béton).

	• L'ajout d'un quai plus long que le brise-lame actuel engendrera une diminution de l'agitation dans la portion du havre située au niveau du quai des pêcheurs commerciaux, il risque donc d'y avoir plus de glaces en mars lors de la reprise des activités de pêche. • Une étude économique est en cours afin d'établir les besoins des usagers et la pertinence de prolonger la voie ferrée jusqu'au quai commercial, ainsi que sa faisabilité. • L'usine de fruits de mer étant sensible au débit d'eau, une alimentation indépendante serait nécessaire. La présence d'un compteur d'eau au niveau du quai des pêcheurs permettra d'avoir accès aux données sur le débit d'eau. • Évaluer la possibilité de bonifier l'électrification au niveau du quai des pêcheurs (notamment auprès du MPO qui administre le quai). • Les pêcheurs présents indiquent qu'ils voient positivement le déplacement de la guérite plus au sud. Ils précisent qu'à leur avis, le positionnement idéal serait de l'aménager juste au nord de l'accès à leur quai (avant les pontons flottants). • Le quai commercial existant sera entièrement démoli. La dalle ayant été reconstruite récemment devait seulement permettre de maintenir les opérations portuaires actuelles le temps que le quai soit reconstruit.
Période des travaux	• Les pêcheurs présents soulignent l'importance de ne pas bloquer l'accès vers leur quai avec des barges lors des travaux, et idéalement, de ne pas mettre de machinerie au sud du brise-lame. • Ils précisent également que les entrepreneurs qui termineront des travaux à la fin de l'automne ou au début de l'hiver devront s'assurer de ne rien laisser sur place, car cela pourrait occasionner un enjeu pour la sécurité des pêcheurs. • Les opérations de pêche débutent vers le 20 mars. • En fonction du type de pêche, il peut y avoir du va-et-vient des pêcheurs dans le havre durant la journée. À considérer dans la planification des travaux de dragage d'immobilisation.
Dragage et sédiments	• Évaluer la possibilité de draguer une zone supplémentaire au bout du quai n^{o} 2 (entre le quai et le brise-lame), car l'ajout du nouveau quai et le fait qu'il sera plus long que le brise-lame va peut-être créer un remous dans le havre des pêcheurs, et éventuellement un ensablement. Une étude hydrosédimentaire permettra de vérifier ces scénarios. Le nouveau quai forcera le déplacement du chenal de navigation utilisé par les pêcheurs. • Les pêcheurs présents ont exprimé une préoccupation concernant le site de rejet en eau libre puisqu'il est situé dans un secteur où certaines espèces pêchées pourraient être présentes : crabes, homards, bourgots (buccins). Même si ce site a été utilisé lors de dragages précédents, la situation peut avoir changé d'un point de vue faunique.

	• Une préoccupation est également exprimée quant à la dispersion des sédiments lors du rejet en eau libre. • Concernant la stratégie de contention du panache de sédiment, elle pourra différer en fonction de la contamination des sédiments et des études hydrosédimentaires. • Les pêcheurs présents souhaitent être tenus informés et être consultés au sujet du site de rejet des sédiments en eau libre.
Projets compensatoires	• La SPBSG invite les pêcheurs commerciaux à lui faire part de leurs idées pour les projets compensatoires.

Suivis et actions

- Consulter et tenir informés les pêcheurs commerciaux au sujet du site de rejet en eau libre et faire un suivi avec eux au plus tard à la fin février ou au début mars, avant le début de la pêche.
- Présenter aux pêcheurs commerciaux les résultats des études à venir (hydrosédimentaire et inventaire faunique, notamment).
- Clarifier les rôles des différentes instances (MPO et SPBSG) entourant les infrastructures du quai des pêcheurs commerciaux.

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.

Ils n'ont aucune valeur légale.

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE MATANE

Rencontre avec la Société des traversiers du Québec (STQ)

Vendredi 24 novembre 2023, 9 h, à Matane

Faits saillants de la rencontre

Personnes présentes

- Société des traversiers du Québec (STQ) (4 personnes)
- Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) (3 personnes)

Résumé des échanges

Infrastructures et équipements	• Les infrastructures pour le traversier-rail Georges-Alexandre-Lebel (propriété du CN) appartiennent à la STQ, incluant le débarcadère et les ducs d'Albe. À l'origine, elles étaient utilisées comme quai d'urgence, mais elles ne sont plus adaptées pour le bateau F.-A.-Gauthier. • La STQ souhaiterait pouvoir utiliser le nouveau quai commercial comme quai de dépannage pour le F.-A.-Gauthier, afin d'avoir de la redondance à Matane comme dans ses autres terminaux. Une rampe de type Ro-Ro (*roll-on roll-off*) pourrait possiblement être installée dans l'angle entre les deux quais et pourrait consister en un plan incliné fixe, en quel cas le service devrait s'adapter aux marées. La STQ serait prête à collaborer à ce projet et ses ingénieurs pourraient être mis à contribution. • La SPBSG précise qu'il n'est pas prévu de prolonger le chemin de fer vers le quai commercial.
Période des travaux	• La STQ ne prévoit pas réaliser de travaux majeurs sur ses installations au port de Matane dans les 10 prochaines années.

Dragage et sédiments	• Il n'y a jamais eu de dragage du côté des infrastructures de la STQ.
Projets compensatoires	• L'équipe d'ingénierie de la STQ aurait peut-être identifié des projets compensatoires potentiels.

Suivis et actions

- Prévoir d'autres rencontres entre la SPBSG et la STQ avec leurs équipes d'ingénierie respectives concernant la possibilité d'installer une rampe Ro-Ro.
- Contacter la direction de l'ingénierie de la STQ pour savoir si des projets compensatoires potentiels ont été identifiés.

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.

Ils n'ont aucune valeur légale.

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE MATANE

Rencontre avec Fruits de mer de l'Est du Québec (FMEQ)

Vendredi 24 novembre 2023, 10 h 45 à 12 h, à Matane

Faits saillants de la rencontre

Personnes présentes

- Fruits de mer de l'Est du Québec (FMEQ)
- Norda Stelo
- Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) (3 personnes)

Résumé des échanges

Infrastructures et équipements	• FMEQ souhaiterait que la SPBSG installe une entrée d'eau indépendante pour l'alimentation en eau potable. La transformation de la crevette requiert beaucoup d'eau, comparativement au crabe et au homard qui en requièrent beaucoup moins. Cependant, il devrait y avoir moins de pêcheurs de crevettes en 2024 considérant la baisse des quotas. • FMEQ a un projet qui requiert l'alimentation en eau dans le fleuve. L'emplacement de la conduite est à déterminer. • Le chemin d'accès vers les industries pourrait-il être déplacé afin de récupérer de l'espace à l'arrière de l'usine ? La SPBSG souligne que ce secteur n'est pas étudié actuellement dans le cadre du projet et il faudrait connaître l'emprise exacte du CN dans ce secteur.
Période des travaux	• Des branchements temporaires pourraient se faire pour la conduite de rejet des eaux de procédé qui passe sous la route d'accès au port et débouche à l'ouest du port.

Circulation et accès	• Il serait bon de prévoir un agent de sécurité pendant les travaux et même en tout temps après, ainsi qu'une guérite à l'entrée de la route d'accès (près de la voie ferrée) afin de résoudre la problématique liée à la vitesse excessive des camions et à la sécurité.
Sécurité	• Problématique actuelle de cohabitation au quai des pêcheurs dû à la présence de pêcheurs sportifs. • Problématique actuelle de vols pour l'usine et pour les bateaux des pêcheurs.
Dragage et sédiments	• La SPBSG étudie trois options pour la gestion des sédiments : o Gestion en milieu terrestre pour les sédiments contaminés o Valorisation des sédiments, pour la construction de l'aire d'entreposage par exemple o Rejet en eau libre pour les sédiments non contaminés

Suivis et actions

- Transmettre à FMEQ les faits saillants de la rencontre avec les pêcheurs commerciaux tenue le 21 novembre 2023.

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.

Ils n'ont aucune valeur légale.

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE MATANE

Rencontre avec Construction CEG

Vendredi 1er décembre 2023, 8 h 30 à 9 h 45, à Matane

Faits saillants de la rencontre

Personnes présentes

- Construction CEG
- Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) (3 personnes)

Résumé des échanges

Infrastructures et équipements	• Les chargements lourds s'effectuent au quai commercial étant donné la faible profondeur d'eau au niveau des terrains industriels. • CEG indique que la capacité portante de 50 kPa prévue pour les quais est suffisante pour leurs opérations. • CEG est d'avis que les deux postes à quai seraient suffisants et préfère qu'une aire d'entreposage de plus grande superficie soit aménagée, plutôt qu'un 3e poste à quai. • L'installation d'une dalle de support pour appareil de levage (pad de grue) n'est pas nécessaire pour les opérations de CEG puisque le chargement des modules s'effectue toujours avec les grues des navires. • Le franchissement des vagues a généré certaines inquiétudes en 2023 dans le secteur nord des terrains industriels, où CEG fait de l'entreposage. • Le déplacement de la guérite plus au sud redonnerait de l'espace d'entreposage linéaire en bordure de la route d'accès. Construction CEG indique être d'accord pour que la guérite soit située le plus près possible de la route d'accès. Il faudra que la SPBSG prévoie des

	installations assez larges pour le passage des équipements hors normes. • Il serait intéressant d'avoir plus de sources d'électricité au quai et dans l'aire d'entreposage nord pour les équipements de travail afin de remplacer l'utilisation de génératrices. • Il serait également intéressant d'amener les infrastructures d'aqueduc et d'égout jusqu'aux installations de CEG si les travaux prévoient de refaire ces infrastructures jusqu'aux installations de Méridien Maritime. • CEG verrait une optimisation potentielle à l'usage de l'espace si la route d'accès vers les terrains industriels était déplacée plus au sud, vers la voie ferrée. Un grand rayon de virage devrait être maintenu.
Période des travaux	• Puisque le terrain loué par CEG est moins utilisé entre les mois d'octobre et mars, il pourrait être utilisé pendant cette période pour les besoins liés aux travaux. Certains modules doivent être montés absolument au port étant donné leur format hors norme et les contraintes pour le transport hors norme entre le parc industriel et le port.

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.

Ils n'ont aucune valeur légale.

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE MATANE

Rencontre avec le Canadien National (CN)

Mercredi 6 décembre 2023, 14 h 30, à Matane

Faits saillants de la rencontre

Personnes présentes

- CN et Destination Haute-Mer
- Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) (2 personnes)

Résumé des échanges

Infrastructures et équipements	• Le CN prévoit effectuer des travaux au niveau de leur terminal, potentiellement au courant de l'année 2024. Ces travaux comprennent le remplacement des défenses et de la pointe. Une cale sèche serait prévue pour le traversier-rail en mai 2024, pour une durée de 3 semaines. Aucun dragage de cette zone n'est nécessaire. • La SPBSG souhaite connaître les normes à respecter en bordure des voies ferrées. M. Lelièvre-St-Pierre transmettra les coordonnées de la personne contact au CN qui pourrait fournir ces renseignements. • Le traversier Trois-Pistoles–Les Escoumins, qui sera au quai des pêcheurs pour l'hiver, serait peut-être intéressé par un petit poste à quai supplémentaire. Le traversier de remplacement Matane–Baie-Comeau–Godbout pourrait également y accoster lorsqu'il est inutilisé. • La superficie de l'aire d'entreposage pourrait être diminuée afin de permettre la mise en place d'un 3e poste à quai pour des navires plus gros. • Une rampe de type Ro-Ro (*roll-on roll-off*) au quai commercial pourrait être pratique pour la STQ.

	• Les aménagements proposés n'entraveraient pas les manœuvres du traversier-rail. • Horaire d'opération du traversier-rail : ○ Du lundi au vendredi, mais pas nécessairement tous les jours ○ Heure de départ : 6 h ○ Heure d'arrivée : entre 13 h 30 et 14 h 30 • Période d'opération de Destination Haute-Mer : de la mi-juin à la première semaine de septembre.
Période des travaux	• Pendant la démolition du quai actuel, l'accostage sera seulement possible sur le nouveau quai. La méthode de déconstruction du quai actuel n'est pas encore définie. • Le CN aura peut-être deux traversiers-rails en opération pendant les travaux de la SPBSG, car le nouveau traversier devrait entrer en fonction entre 2027 et 2030. Le nouveau traversier-rail aurait la même largeur que le traversier actuel et peut-être 75' de plus en longueur, avec un tirant d'eau d'environ 5 mètres. Le traversier-rail actuel serait conservé pour la période de rodage du nouveau traversier.

Suivis et actions :

- Les coordonnées de la personne contact au CN qui pourrait fournir les renseignements sur les normes à respecter en bordure des voies ferrées seront transmis à la SPBSG.

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.

Ils n'ont aucune valeur légale.

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE MATANE

Rencontre avec le Canadien National (CN)

Jeudi 14 décembre 2023, 14 h 30, par téléphone

Faits saillants de la rencontre

Personnes présentes

- Canadien National (CN)
- Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG)

Résumé des échanges

Infrastructures et équipements	• Le CN souhaite être impliqué dans le projet de réaménagement du port dès la conception. • La distance à respecter en bordure des voies ferrées est de 25-30’ de part et d’autre. Une clôture permettant de séparer les usages serait une bonne idée, mais ne changerait pas la distance à respecter. • Le CN propose que la SPBSG prépare une première esquisse du déplacement du chemin d’accès vers les terrains industriels et lui transmette pour commentaires et discussion. La SPBSG pourrait déplacer le chemin d’accès jusqu’à la ligne de lot sans problème. • Il n’y a pas l’espace nécessaire actuellement dans les voies existantes pour ajouter un usage de transport intermodal rail-maritime commercial. • Le CN possède un terrain vacant situé à quelques kilomètres à l’ouest du port de Matane, adjacent à la route 132, qui pourrait être loué à la SPBSG. Ce terrain est disponible pour du développement industriel et les infrastructures de rail sont déjà en place.

Suivis et actions :

- La SPBSG fera une première esquisse du déplacement du chemin d'accès vers les terrains industriels et transmettra celle-ci au CN pour commentaires et discussion.

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.

Ils n'ont aucune valeur légale.

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE MATANE

Rencontre avec Les Barges de Matane

Vendredi 15 décembre 2023, 9 h à 10 h, à Matane

Faits saillants de la rencontre

Personnes présentes

- Les Barges de Matane
- Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) (2 personnes)

Résumé des échanges

Infrastructures et équipements	• Les Barges de Matane effectuent les chargements de moins de 1 000 tonnes à leurs installations. Les chargements de plus de 1 000 tonnes s'effectuent au quai commercial. • Le chiffre d'affaires de l'entreprise relatif au transport maritime est en augmentation, et les activités concernent principalement le transport de pièces, d'équipements et de matériaux. • Pour Les Barges de Matane, la solution proposée par la SPBSG pour le réaménagement des installations portuaires est idéale. • L'ajout d'une aire d'entreposage du côté ouest ne serait pas utile pour Les Barges de Matane, mais pourrait l'être pour le secteur éolien. • L'entreprise privilégie l'aménagement d'une aire d'entreposage adjacente au nouveau quai. • Les Barges de Matane n'auraient pas nécessairement besoin d'un 3e petit poste à quai, mais pourraient tout de même l'utiliser afin d'y charger des barges.

	• L’entreprise n’a pas non plus besoin d’une dalle de support pour appareil de levage (pad de grue), car elle peut utiliser une barge pour soulever les charges importantes. • Il y aurait un avantage à limiter l’accès aux non-usagers en déplaçant la guérite plus au sud puisqu’il est parfois difficile de manœuvrer sur le quai et les vicinités quand il y a un fort achalandage.
Période des travaux	• Pendant les travaux, Les Barges de Matane doivent avoir accès à leur quai sur barge du côté du quai des pêcheurs.

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.

Ils n’ont aucune valeur légale.

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE MATANE

Rencontre avec une personne ayant été à la direction générale de QSL Bas-Saint-Laurent – Gaspésie

Mardi 18 octobre 2023, à 8 h 30, à Matane

Faits saillants de la rencontre

Personnes présentes

- Personne ayant été à la direction générale de QSL
- Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) (3 personnes)

Résumé des échanges

Infrastructures et équipements	• QSL demande depuis plusieurs années que des travaux soient réalisés au port de Matane. • Pendant les travaux, il n'est pas possible d'entreposer du vrac dans le parc industriel puisque cela ne serait pas rentable pour les entreprises de déplacer leurs marchandises en vrac par camions vers le parc industriel, cela représenterait trop de camions. • Il faut éviter que la nouvelle configuration des quais limite la possibilité pour les navires de 204 et 214 mètres (G2 Ocean), permettant le transport de pâte pour l'entreprise Sappi, de venir au port de Matane. • Il faut également éviter que l'utilisation de remorqueurs soit obligatoire pour venir au port de Matane. Cela pourrait avoir comme effet de décourager les compagnies maritimes d'utiliser les installations portuaires. • La proposition d'aménager une guérite plus au sud est une bonne idée. Cependant, une seconde guérite pourrait être nécessaire pour les mesures de sûreté maritime relatives au port commercial.

	• Aménager une plus grande aire d'entreposage serait à privilégier plutôt qu'un 3e petit poste à quai. • Le prolongement du quai actuel vers le nord rend l'espace d'entreposage nord plus utilisable, bien qu'un dégagement soit requis pour la zone de manœuvre des camions remorque qui déchargent à l'entrepôt. • Si l'entrepôt devait être relocalisé sur la nouvelle aire d'entreposage, il devrait être au moins aussi grand que l'entrepôt actuel afin de pouvoir y décharger les marchandises, notamment la pâte.
Période des travaux	• Il faut à tout prix éviter d'arrêter certaines activités des usagers commerciaux pour que les entreprises ne décident pas d'opter pour une alternative au transport maritime. Une solution pourrait consister à allonger le quai actuel avant de construire le 2e quai pour faciliter le maintien des opérations. • Pendant la construction du 2e quai, faire en sorte que le vrac puisse tout de même être entreposé dans le port. • Différentes options sont à analyser concernant l'intermodalité rail-transport maritime et les espaces de manœuvre nécessaires pendant les travaux.

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.

Ils n'ont aucune valeur légale.

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE MATANE

Rencontre avec Duravit

Jeudi 21 décembre 2023, 13 h 30 à 14 h 15, à Matane

Faits saillants de la rencontre

Personnes présentes

- Duravit Canada
- Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) (3 personnes)

Résumé des échanges

Infrastructures et équipements	• Pour la phase de construction de l'usine et l'installation des équipements, les conteneurs arriveront à compter de 2025. • La SPBSG indique que le poids des conteneurs sera requis pour savoir s'ils peuvent arriver au port de Matane. • En phase d'exploitation de l'usine, les matières premières qui arriveront au port sont principalement l'argile, le quartz, le kaolin, et le feldspath : ○ Pour le quartz et le feldspath, le traversier-rail sera peut-être utilisé ; ○ L'argile arrivera en vrac du Tennessee ou d'Angleterre ; ○ Le kaolin sera transporté en Bigbags ou en sacs. • Aucun arrivage n'aura lieu en hiver puisque les grands froids sont à éviter pour certaines matières et l'usine aura une capacité de stockage de quatre mois. • Les matières premières doivent également éviter la pluie pendant le transbordement.

- Les tonnages annuels des arrivages de matières premières seront fournis à la SPBSG.
- La distribution des produits finis (toilettes et lavabos) se fera à partir d'un centre de distribution dont l'emplacement est à déterminer et probablement par camion, car il s'agira de petites quantités à livrer à plusieurs endroits.

Suivis et actions

- Duravit fournira à la SPBSG le poids des conteneurs prévus pour le transport des matériaux et de l'équipement pour la construction de l'usine, ainsi que les tonnages annuels prévus pour les arrivages de matières premières au port de Matane en phase d'exploitation.

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.

Ils n'ont aucune valeur légale.

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE MATANE

Rencontre avec les organismes environnementaux

Mercredi 10 janvier 2023, 9 h à 10 h 15, en ligne

Faits saillants de la rencontre

Personnes présentes

- Comité ZIP du Sud-de-l'Estuaire
- Conseil régional de l'environnement (CRE) du Bas-Saint-Laurent
- Englobe
- Groupe environnemental Uni-Vert région de Matane
- Norda Stelo (2 personnes)
- Société de gestion de la rivière Matane (SOGERM)
- Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) (2 personnes)

Résumé des échanges

Dragage et gestion des sédiments	• La période de migration des saumons est à prendre en compte pour déterminer l'échéancier des travaux de dragage. • L'impact du panache de dispersion des sédiments sur les habitats sera considéré dans l'étude d'impact.
Projet de compensation	• Suggestions pour un projet compensatoire : ○ Le démantèlement de l'ancien de barrage Hammermill (situé face au camping de la rivière Matane), qui a déjà été envisagé comme projet compensatoire par la Ville. ○ La fosse à saumon #1 située au centre-ville doit être réaménagée pour créer une aire de repos aux saumons avant la montaison. Il faudra cependant attendre la fin de la reconstruction du barrage Mathieu-D'Amours en amont puisque la dynamique hydraulique de la rivière sera possiblement modifiée. Ce projet proposé par la SOGERM

	serait à encourager étant donné que plusieurs parties prenantes pourraient en bénéficier. • Un projet de compensation intégré, touchant à la fois le littoral et la rive, serait intéressant au niveau de l'amélioration de l'habitat faunique, mais également pour en faire une vitrine sur le littoral et montrer le projet réalisé. • Le territoire ciblé pour la compensation pourrait comprendre non seulement la ville de Matane, mais également les municipalités limitrophes. • Le projet de compensation peut débuter après l'obtention du décret ministériel, donc un peu avant le début des travaux ou en parallèle de ceux-ci. Il est souvent demandé que le projet de compensation se réalise en même temps que les travaux compensés, au plus tard.
Changements climatiques	• Les changements climatiques seront considérés comme un critère de conception des nouvelles installations et l'étude d'impact comprendra une analyse de la résilience aux changements climatiques.
Gestion des matières résiduelles	• Le transport des matières résiduelles sera pris en compte dans l'étude d'impact par rapport aux nuisances sur la qualité de vie. Leur gestion est toutefois bien régie. • Les sols entourant les oléoducs désaffectés seront caractérisés. La gestion des sols contaminés est bien régie, les quantités anticipées ne sont pas très grandes et leur gestion sera intégrée dans le projet.

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.

Ils n'ont aucune valeur légale.

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE MATANE

Rencontre avec Pêches et Océans Canada (MPO)

Mardi 16 janvier 2024, 10 h 30 à 11 h 45, par vidéoconférence

Faits saillants de la rencontre

Personnes présentes

- Consortium Norda Stelo | Englobe (4 personnes)
- Ministère Pêches et Océans (MPO) – Ports pour petits bateaux (4 personnes)
- Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD)
- Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) (3 personnes)

Résumé des échanges

Propriété et gestion des infrastructures	• La propriété du MPO concerne le brise-lame et le lot d'eau associé au secteur utilisé par les pêcheurs, qui vient avec certains droits. • Une démarche est en cours pour conserver le brise-lame au niveau provincial. Une entente de principe entre le MPO et la SPBSG sera requise avant de procéder au dépôt des documents relatifs à l'évaluation environnementale. • Le MPO est ouvert à mettre en place une autre entente que l'entente de cession afin de clarifier les droits et responsabilités de chacune des parties. • Une rencontre spécifique à la propriété sera planifiée afin de clarifier ce sujet.
Infrastructures et équipements	• L'aire d'entreposage s'accotera sur le brise-lame existant et l'enrochement du brise-lame serait prolongé. La SPBSG précise que des ajustements peuvent encore être apportés au projet.

	• Certaines personnes soulignent la faible profondeur d'eau entre le deuxième quai et la rive. La possible présence accrue de glace au printemps en lien au début de la saison de pêche sera étudiée.
Dragage et sédiments	• Les pentes de l'aire de dragage n'ont pas encore été dessinées, mais seraient probablement de 3 :1. La profondeur proposée pour le dragage est de 4,0 m, avec des pentes de 3 :1 et une largeur de 45 m. • Il est proposé d'aller rejoindre le chenal de navigation existant afin de minimiser le dragage. • Une modélisation de la sédimentation dans le havre est en cours et les résultats seront connus dans les prochains mois, ce qui permettra notamment de savoir si les travaux pourraient avoir un impact sur les futurs besoins de dragage. • Une étude d'agitation a déjà été réalisée montrant que les travaux auront pour effet de diminuer l'agitation du côté des installations portuaires pour petits bateaux. • La SPBSG draguera un secteur à l'est du deuxième quai pour les besoins des navires commerciaux. L'effet des hélices ne devrait pas se faire sentir jusque dans le chenal d'accès des pêcheurs. • La caractérisation des sédiments pour l'immersion en mer sera réalisée par rapport à la contamination et aux volumes à gérer.
Navigation	• Les personnes représentant le MPO aimeraient voir le patron de navigation pour les navires commerciaux par rapport aux interactions avec les navires de pêche. • Les navires qui seront accueillis au port de Matane à la suite des travaux auront des dimensions similaires aux navires actuels. L'usage de remorqueurs pour les manœuvres d'accostage n'est donc pas prévu. • Des représentants du MPO soulignent une possible problématique relative à la visibilité à l'extrémité du deuxième quai. Il serait nécessaire de vérifier s'il peut être difficile de voir arriver les navires par rapport à l'aire d'entreposage, de même que le rayon de virage, à savoir si celui-ci sera trop prononcé. • Le balisage est à considérer pour délimiter le chenal d'accès des pêcheurs. Des aides à la navigation seraient appréciées.

Suivis et actions :

- La SPBSG transmettra au MPO les documents suivants :
    - Le patron de navigation pour les navires commerciaux par rapport aux interactions avec les navires de pêche ;
    - L'étude d'agitation réalisée ;
    - L'étude de modélisation hydrosédimentaire;

    - Le compte-rendu de la rencontre avec les pêcheurs commerciaux de novembre 2023 ;
    - Le gabarit de dragage complet.
- Le MPO prendra le temps d'étudier le plan de réaménagement des installations portuaires et de discuter avec les pêcheurs afin de transmettre des commentaires à la SPBSG.
- La SPBSG planifiera une rencontre avec le MPO au sujet de la propriété des infrastructures.

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.

Ils n'ont aucune valeur légale.

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE MATANE

Rencontre avec Méridien Maritime

Mercredi 14 février 2024, de 10 h à 11 h 30

Faits saillants de la rencontre

Personnes présentes

- Méridien Maritime
- Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) (3 personnes)

Résumé des échanges

Infrastructures et équipements	• Avec le deuxième quai projeté par la SPBSG, Méridien Maritime pourrait effectuer des réparations à quai, mais l'entreprise serait limitée au niveau de la taille des modules de navires. • Méridien Maritime propose qu'un quai soit aménagé à côté de ses installations afin de faciliter son utilisation, notamment pour la réparation de gros modules. • Ce concept de nouveau quai pourrait également servir à d'autres usagers du port et faciliter leurs opérations. • De plus, si le nouveau quai était constitué de caissons de béton, Méridien Maritime pourrait les construire dans ses installations. • La SPBSG précise que du financement pourrait être disponible au niveau de la Stratégie maritime du gouvernement du Québec si Méridien Maritime veut construire un quai privé pour ses opérations. • Méridien Maritime privilégie la protection de ses installations contre l'érosion. À cet effet, le nouveau quai proposé par la SPBSG pourrait offrir une protection.

	• Il serait intéressant que ce secteur du port soit couvert par des caméras de surveillance. • Les poteaux électriques devraient être situés au sud du chemin d'accès afin qu'aucun fil ne passe au-dessus du chemin. Autrement, les fils devront être rehaussés.
Dragage et sédiments	• Méridien Maritime souligne que les sédiments de dragage pourraient être utilisés pour la construction du quai, si celui-ci est constitué de palplanches ou de caissons de béton.

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.

Ils n'ont aucune valeur légale.

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE MATANE

Rencontre avec Pêches et Océans Canada (MPO)

Jeudi 21 mars 2024, 10 h à 12 h 05, par vidéoconférence

Faits saillants de la rencontre

Personnes présentes

- Consortium Norda Stelo | Englobe (2 personnes)
- Lasalle | NHC (3 personnes)
- Ministère Pêches et Océans (MPO) – Ports pour petits bateaux (5 personnes)
- Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) (2 personnes)

Objectifs de la rencontre

- Présenter le plan de caractérisation proposé et l'échéancier de réalisation projeté ;
- Présenter les études préliminaires réalisées ;
- Faire un retour sur les interrogations soulevées lors de la dernière rencontre.

Résumé des échanges

Études réalisées et à venir	• Les forages géotechniques et l'échantillonnage environnemental de sédiments devraient être effectués dans le havre du port d'ici une à deux semaines. • L'étude d'agitation, glace/sédiments indique qu'il n'y aurait pas d'impact sur l'agitation à l'entrée du havre. Le modèle prévoit une légère augmentation de l'agitation, négligeable, dans le secteur nord du chenal des pêcheurs. Les informations présentées seront transmises aux représentants du MPO. • Les représentants de Lasalle | NHC précisent qu'il est complexe de se prononcer sur l'impact de l'agitation sur le couvert de glace. Deux scénarios sont possibles : le mouvement des navires pourrait avoir

	comme effet de morceler la glace ou les hélices des navires pourraient pousser la glace vers le quai des pêcheurs. • Les vitesses de courants de marée (hydrodynamique) modélisées montrent des conditions pratiquement identiques aux conditions actuelles. • Les représentants du MPO soulignent que les pêcheurs doivent souvent casser la glace eux-mêmes en faisaient appel à un remorqueur et une pelle amphibie (grenouille). Il y a une crainte que les glaces sortent plus difficilement du bassin des pêcheurs dû au prolongement proposé du brise-lame. • Une étude hydrosédimentaire est en cours. Aucun indicateur ne montre qu'il y pourrait y avoir un taux de sédimentation accru, alors que la masse de sédiments entrant dans le havre devrait rester la même. • Étant donné l'ampleur du dragage prévu au quai nº 2 et les pentes requises, beaucoup d'espace sera créé pour les pêcheurs. Le fond marin étant très consolidé, les sédiments ne seront pas remis en suspension facilement. • Des suivis avec la bathymétrie pourront être faits pour évaluer l'effet des hélices sur la sédimentation dans le havre, mais le risque semble très faible. • Les paramètres qui seront couverts par la caractérisation seront ceux établis par les critères pour l'évaluation de la qualité des sédiments au Québec et comprendront la conductivité hydraulique et la granulométrie. Le MPO n'a pas à sa disposition les informations sur la qualité environnementale des sédiments de leur secteur du bassin.
Infrastructures et équipements	• Les stationnements réservés aux pêcheurs doivent être accessibles 24/7 et demeurer à proximité des pontons.
Navigation	• La présence d'un cran rocheux sera validée lors de la campagne d'échantillonnage et un carottage sera effectué au besoin. • Le nouveau chenal de navigation proposé aurait -4 m de profondeur et 30 m de largeur. • Les bateaux commerciaux dont la longueur pourrait excéder la limite du quai nº 2 doivent être considérés, afin de maintenir la distance nécessaire avec le chenal des pêcheurs. • Les représentants du MPO suggèrent que l'extrémité de la superficie d'entreposage rattachée au quai nº 2 soit en angle pour que les pêcheurs puissent longer la structure. La SPBSG vérifiera cette option. • Des aides à la navigation pourraient faire l'affaire, mais s'il s'agit de bouées, elles ne pourront pas être mises en place avant le début de la pêche au crabe. • La SPBSG précise que le projet de dragage présenté au ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la

	Faune et des Parcs (MELCCFP) doit être basé sur les besoins réels et actuels et non les besoins anticipés ou futurs. • L'option d'aménager le 2e quai dans le prolongement du quai actuel n'a pas été retenue, notamment en raison de l'agitation des vagues dans le secteur nord du havre et l'espace d'entreposage. • Le MPO consultera les pêcheurs sur la configuration du chenal d'accès. La SPBSG transmettra le croquis du chenal d'accès des pêcheurs modifié par rapport au rayon de courbure et aux bateaux dont la longueur dépasserait le quai no 2, en positionnant notamment le chenal actuel et futur. • L'échantillonnage de sédiments sera effectué sur une plus grande superficie afin de couvrir l'emplacement du chenal qui sera approuvé par tous à la suite des consultations.

Suivis et actions :

- Transmettre au MPO les informations présentées entourant l'étude d'agitation, glace/sédiments.
- Valider la possibilité que l'extrémité de la superficie d'entreposage rattachée au quai no 2 soit en angle pour que les pêcheurs puissent longer la structure.
- Le MPO consultera les pêcheurs concernant l'emplacement du chenal d'accès.
- La SPBSG transmettra le croquis du chenal d'accès des pêcheurs modifié par rapport au rayon de courbure et aux bateaux dont la longueur dépasserait le quai no 2, en positionnant notamment le chenal actuel et futur.

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.

Ils n'ont aucune valeur légale.

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE MATANE

Rencontre avec la communauté d'affaires et les usagers

Mercredi 28 août 2024, de 7 h 30 à 9 h, à Matane

Faits saillants de la rencontre

Personnes présentes

- Béton provincial
- Bureau du député de Matane-Matapédia (2 personnes) Groupe Rioux
- Caisse Desjardins de La Matanie (2 personnes)
- Chambre de commerce et d'industrie de La Matanie (CCIM) (2 personnes)
- Cogema-Canadien National (CN)
- Développement Économique Matanie (DEM)
- JMN (2 personnes)
- Les Barges de Matane
- Marmen
- Méridien Maritime
- QSL (2 personnes)
- SAPPI Canada (usine de Matane)
- Société d'aide au développement des collectivités (SADC) de la région de Matane
- Société des traversiers du Québec (STQ) (2 personnes)
- Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) (5 personnes)
- Ville de Matane (2 personnes)

Résumé des échanges

Infrastructures et équipements	• La nécessité de reconstruire le quai actuel et d'ajouter un second quai est une évidence pour les personnes présentes : o Dans l'éventualité d'un incident au niveau du quai actuel du port de Matane, les conséquences seraient majeures pour les opérations portuaires, étant donné l'absence d'un second quai, et pour la durée de vie résiduelle du quai commercial, évaluée à 10 ans, qui est conditionnelle à ce qu'il n'y ait aucun incident.

	○ L'ajout d'un 2e poste à quai constitue une nécessité absolue, car l'arrêt des opérations pendant les trois années que dureront les travaux de réaménagement du quai actuel n'est pas une option. • Compte tenu de l'importance du port dans l'écosystème de la région (pour les activités portuaires actuelles et les perspectives de développement), les usagers et la communauté d'affaires présents soulignent l'importance de se mobiliser pour démontrer toute la pertinence du projet.
Retombées économiques	• Les personnes présentes soulignent qu'il s'agit du projet le plus important pour l'économie actuelle de la région de La Matanie (notamment les emplois qui en dépendent et les perspectives de développement) et pour les générations futures. Il est donc important d'obtenir le financement nécessaire à sa réalisation. • La SPBSG ajoute que le port de Matane pourrait également devenir un acteur important dans le développement de l'énergie éolienne, qui est au centre de la stratégie énergétique du Québec, dans la livraison des composantes d'éoliennes.

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.

Ils n'ont aucune valeur légale.

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE MATANE

Rencontre avec le Centre de simulation et d'expertise maritime (CSEM)

Mercredi 4 septembre 2024, à 15 h, en ligne

Faits saillants de la rencontre

Personnes présentes

- Centre de simulation et d'expertise maritime (CSEM) (2 personnes)
- Consortium Norda Stelo l Englobe
- Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) (2 personnes)

Résumé des échanges

Infrastructures et équipements	Dimensions maximales des navires pouvant entrer au port de Matane de manière sécuritaire, selon le CSEM : • Les plus grands navires qui peuvent rentrer et s'accoster au port de Matane de manière sécuritaire sont les 228 m x 23 m, car ces types de navires sont généralement munis de propulseurs d'étrave et sont donc plus facile à manœuvrer. • Il est possible de faire entrer des navires de 225 m x 32 m (type Panamax), mais ce serait une opération plus risquée ou avec des périodes d'opération plus restrictives, car ce sont des navires sans propulseur d'étrave, donc plus difficile à manœuvrer. • Pour le quai nº1, il serait donc souhaitable d'avoir un quai avec une longueur d'au moins 50 m de plus que le quai existant (donc environ 235 mètres de quai), en maintenant le quai nº 2 à 200 m afin de ne pas obstruer davantage l'accès pour les pêcheurs et les opérations avec les autres utilisateurs du havre.

	• Il est acceptable de maintenir environ 15 à 20 m entre les navires lorsque deux navires sont à quai en même temps, mais une distance de 25 m serait idéale. • Pour faciliter les opérations, il faut s'assurer que les cales des navires types soient adjacentes au quai.
Dragage	• Concernant la profondeur de tirant d'eau, le CSEM souligne qu'un tirant d'eau d'environ -10,2 m aux quais (profondeur actuelle au quai nº1) est suffisant pour la plupart des situations. Un tirant d'eau de -11,0 m, comme proposé aux plans, est un avantage pour le Port. Avoir un tirant d'eau de plus que -11,0 m n'est pas requis.
Navigation	• Pour pallier les risques de collisions avec les autres navires dans le havre, les recommandations du CSEM seraient de : 1) Prescrire des règles de navigation spécifiques au Port de Matane, comme c'est le cas aux ports de Québec et Montréal. 2) Proposer un accompagnement par un Capitaine expérimenté et local aux navires étrangers.

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.

Ils n'ont aucune valeur légale.

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES DE MATANE

Rencontre avec les organismes municipaux et de développement économique

Lundi 25 novembre 2024, de 13 h 30 à 15 h, à Matane

Faits saillants de la rencontre

Organisations présentes

- Bureau de la députée fédérale Avignon-La Mitis-Matane-Matapédia
- Chambre de commerce et d'industrie de La Matanie
- Développement économique Matanie (DEM)
- MRC de La Matanie (deux personnes)
- SADC de la région de Matane
- Municipalité de Sainte-Paule (un membre du conseil municipal)
- Ville de Matane (six membres du personnel administratif et six membres du conseil municipal)

SPBSG et consultants :

- Englobe
- Norda Stelo
- Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) (cinq personnes)
- Table ronde Participation publique (animation de la rencontre)

Objectif de la rencontre

Présenter le projet de réaménagement du port de Matane et recueillir les préoccupations et suggestions afin de bonifier l'étude d'impact.

Déroulement

1. Présentation par la SPBSG :
    - La SPBSG et le port de Matane
    - Le projet
    - Identification des enjeux
    - Impacts et mesures d'atténuation par enjeu
    - En conclusion
    - Période de questions
2. Ateliers

Résumé des échanges et de la période de questions

Raison d'être du projet	• Les infrastructures actuelles ont une durée de vie restante estimée à 8 ans. • La capacité portante actuelle est limitée et nuit au transbordement d'équipements lourds, comme les composantes d'éoliennes ou des transformateurs. • Certains navires évitent déjà le port de Matane en raison de la capacité portante réduite, alors que d'autres doivent attendre au large, étant donné l'achalandage. • Le port atteint sa capacité maximale avec environ 60 navires par année. • La réfection du quai existant, sans l'ajout d'un nouveau quai, entraînerait un arrêt des opérations pendant un minimum de trois ans. • Plusieurs entreprises de la région devraient fermer leurs portes si le port devait cesser ses opérations. • Des personnes présentes soulignent l'importance que le projet soit accepté et financé dans son entièreté.
Infrastructures et équipements	• L'enrochement actuel doit être rehaussé de 1 à 2 mètres sur environ 900 m pour répondre aux normes actuelles liées au franchissement des vagues. • Des démarches sont en cours avec Pêches et Océans Canada (MPO) afin de pouvoir adosser le nouveau quai sur le brise-lames intérieur lui appartenant. Le nouveau quai va accroître la protection du havre au niveau des pêcheurs. Il sera nécessaire de refaire le chenal d'accès.
Période des travaux	• Le dépôt de l'étude d'impact sur l'environnement (ÉIE) est prévu pour février 2025, avec le début des travaux projeté en 2027-2028.

	• Trois ans seront nécessaires pour la construction du nouveau quai (quai 2), étant donné l'ampleur des travaux de remblayage et les courtes périodes possibles pour le dragage dans une année. • Certaines personnes présentes souhaiteraient que les travaux débutent avant 2028 afin d'accélérer le projet.
Dragage et gestion des sédiments	• 175 000 m³ de sédiments devront être dragués, qui seront rejetés en eau libre dans un site autorisé par Transports Canada. • Environ 5 000 m³ de sédiments sont contaminés (métaux lourds et résidus de peinture) dans le chenal d'accès pour les pêcheurs commerciaux. Les matériaux contaminés seraient envoyés dans un centre de traitement de sols. • La composition des sédiments (silteux) ne permet pas de les valoriser dans le cadre du projet. Toutefois, des recherches sont en cours pour identifier d'autres options de valorisation.
Projets de compensation environnementale	• Des options de projets compensatoires seront identifiées dans l'ÉIE. Les personnes présentes sont invitées à transmettre des idées de projets compensatoires à la SPBSG.

Synthèse de l'atelier

À la suite de la présentation, un atelier en sous-groupes a permis d'approfondir les discussions sur les enjeux identifiés dans le cadre de l'ÉIE, les impacts anticipés et les mesures d'atténuation prévues.

Chaque sous-groupe a été invité à discuter des trois questions proposées ci-dessous, en notant leurs principaux éléments de discussion et leurs idées. La synthèse de l'atelier est présentée dans le tableau de la page suivante.

Questions d'atelier :

1. Avez-vous des informations qui permettraient à la SPBSG de documenter davantage certains des enjeux présentés ?
2. Est-ce que tous les types d'impacts du projet ont bien été couverts ?
3. Est-ce que les mesures d'atténuation proposées vous apparaissent adéquates ?

Synthèse des éléments notés lors de l'atelier (classés selon les enjeux identifiés dans le cadre du projet)

PROTECTION des habitats côtiers et marins et de leur biodiversité Protection du poisson, projet de compensation, conséquence sur la faune, habitat côtier (érosion des berges), etc.	**MAINTIEN des conditions de vie** Bruit, qualité de l'air, camionnage, interdiction et restriction, luminosité, communications, etc.	**CONCILIATION des usages sur le territoire** Pêche, activités des Premières Nations, navigation, conciliation travaux / activités portuaires, activités récréatives, etc.
1. Avez-vous des informations qui permettraient à la SPBSG de documenter davantage certains des enjeux présentés ?		
• *Aucun*	• *Aucun*	• Obtenir les prévisions entourant le marché de l'emploi et les impacts potentiels liés aux activités/projets des autres donneurs d'ouvrage (Duravit, Marmen, entrepreneurs locaux).
2. Est-ce que tous les types d'impacts du projet ont bien été couverts ?		
• Les impacts sur les phoques ou sur les espèces fragiles (par exemple, les espèces aviaires).	• Les impacts sur le transport et le réseau routier, avant et après les travaux (camionnage, opérations de déneigement, etc.). • La sécurité à l'intersection des rues de Matane-sur-Mer et du Port. • Un plan de circulation en lien au projet.	• Analyser les options de mixité avec le secteur ferroviaire.

Autres points notés :

- Améliorer le dialogue entre les organisations et favoriser le partage de données, d'études, de projections, etc.

Autres points notés :

- Prendre en compte les effets cumulatifs des différents projets en planification dans le secteur, notamment :
    - La disponibilité et le coût des entrepreneurs et des matières premières;
    - La capacité d'hébergement (d'accueil) pour les employés.
- Nécessité d'une vision globale des projets à venir et d'une coordination des chantiers.

3. Est-ce que les mesures d'atténuation proposées vous apparaissent adéquates ?

- Suggestion pour la compensation :
    - Nettoyage des abords du chantier maritime des Méchins;
    - Végétalisation des rives;
    - Projet d'aquaculture (crevettes, saumon);
    - Valorisation des saumons.
- Suggestions de mesures d'atténuation des impacts :
    - Aménagement d'une plage;
    - Écran visuel pour les résidents de Matane-sur-Mer.
- Demander une contribution du MPO.

- Documenter et communiquer le projet et l'avancement des travaux :
    - Panneaux d'information pour expliquer les travaux au public;
    - Diffuser les modélisations visuelles afin d'enrichir la communication autour du projet;
    - Informer que la population n'aura plus accès au port.
- Installer des radars de vitesse et des instruments de mesure de bruit.
- Fermer la rue de Matane-sur-Mer à la circulation des camions.
- Effectuer le transport hors norme via le parc industriel.
- Contrôler les heures des travaux et les heures de circulation.

- Réduire au maximum la durée totale du chantier.
- Améliorer les services offerts aux pêcheurs.
- Mettre en valeur la zone industrialo-portuaire et mieux intégrer les activités de cette zone.

Autres points notés :

- Aménager un point de rencontre avec la Route verte ainsi qu'un petit belvédère ou un autre lieu offrant un point de vue.

Engagement et suivis

Aucun engagement ni suivi n'ont été pris.

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.
Ils n'ont aucune valeur légale.

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES DE MATANE

Rencontre avec les voisins des installations portuaires

Lundi 25 novembre 2024, de 19 h à 21 h, à Matane

Faits saillants de la rencontre

Personnes présentes

- 10 personnes résident à proximité du port de Matane.
- Consortium Norda Stelo l Englobe
- Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) (5 personnes)
- Table ronde Participation publique (animation de la rencontre)

Objectif de la rencontre

Présenter le projet de réaménagement du port de Matane et recueillir les préoccupations et suggestions afin de bonifier l'étude d'impact.

Déroulement

1. Présentation par la SPBSG :
    - La SPBSG et le port de Matane
    - Le projet
    - Identification des enjeux
    - Impacts et mesures d'atténuation par enjeu
    - En conclusion
    - Période de questions

Résumé des échanges et de la période de questions

Raison d'être du projet	• Des questions ont été posées concernant le financement du projet par les gouvernements fédéral et provincial, de même que le financement des coûts supplémentaires. • Des personnes ont souligné l'importance du projet pour l'économie de Matane.
Infrastructures et équipements	• Chaque quai aura une superficie de 200 m sur 100 m (20 000 m²). • Une structure temporaire sera aménagée afin de permettre d'accéder au quai nº 2 en prévision de la démolition et de la reconstruction du quai nº1. • Le terrain où était située l'usine de Fruits de mer de l'Est appartient à la SPBSG. • Il n'est pas prévu d'ajouter un rail de chemin de fer sur le nouveau quai. • La construction d'un pipeline n'est pas prévue dans le cadre du projet. • Le fait de réduire les activités de pêche commerciale ne permettrait pas de libérer de l'espace supplémentaire pour les bateaux commerciaux, notamment en raison de la profondeur d'eau insuffisante au niveau du quai des pêcheurs. • Les travaux de réaménagements se feront principalement à l'intérieur du havre, ce qui n'aura pas d'impact sur l'érosion côtière au niveau de Matane-sur-Mer.
Période des travaux	• Concernant les heures d'opération pendant les travaux, des personnes présentes ont fait la demande que la SPBSG exige des entrepreneurs que les travaux ne débutent pas avant 7 h le matin. La SPBSG a pris l'engagement de faire respecter cette consigne, sauf pour les travaux de dragage, qui devront s'effectuer 24h/24 étant donné la courte période permise dans l'année pour réaliser ces travaux.
Dragage et gestion des sédiments	• Les autorisations de Pêches et Océans Canada (MPO) et Transports Canada seront nécessaires. Toutefois, il est possible que le projet suive seulement le processus d'étude d'impact environnemental (ÉIE) provincial (incluant un processus du BAPE), sans être assujetti au processus fédéral.
Mesures d'atténuation	• Un programme de surveillance des mammifères marins sera mis en place pendant les activités de dragage, qui se feront à l'automne. Moins de mammifères marins sont présents dans le secteur à cette période de l'année, mais une surveillance sera assurée. • Concernant les niveaux de bruit qui pourraient être émis pendant les travaux, une étude de projection du bruit (modélisation) est en cours, dont les résultats seront inclus dans l'ÉIE. La réglementation provinciale en vigueur sera appliquée pour les seuils de niveau sonore à ne pas dépasser. • Des personnes présentes soulignent que du bruit est actuellement généré par le camionnage sur la rue de Matane-sur-Mer, de même que

	par l'opération de démolition des structures tétrapodes près de Matane-sur-Mer effectuée dans le cadre d'un autre projet ne relevant pas de la SPBSG. • La SPBSG a posé des actions à la suite d'une rencontre avec les voisins et voisines du port, en octobre 2023 : ◦ Une nouvelle signalisation routière, en collaboration avec la Ville de Matane ; ◦ Une sensibilisation auprès des usagers et des fournisseurs de services pour l'installation d'alarmes de recul moins bruyantes ; ◦ L'installation d'un dos d'âne. • Certaines personnes demandent à la SPBSG de communiquer auprès des entrepreneurs afin qu'ils circulent par la rue du Port, plutôt que par la rue de Matane-sur-Mer.
Démarche de participation publique auprès des Premières Nations	• Les pêcheurs commerciaux des Premières Nations ont été consultés, car ils ont des activités dans la zone d'étude. La SPBSG a développé une bonne collaboration avec les Premières Nations.

À la suite de la présentation, des questions ont été posées aux personnes présentes afin d'approfondir la discussion entourant les enjeux identifiés dans le cadre de l'ÉIE, les impacts anticipés et les mesures d'atténuation prévues.

Synthèse des éléments notés (classés selon les enjeux identifiés dans le cadre du projet)

PROTECTION des habitats côtiers et marins et de leur biodiversité Protection du poisson, projet de compensation, conséquence sur la faune, habitat côtier (érosion des berges), etc.	**MAINTIEN des conditions de vie** Bruit, qualité de l'air, camionnage, interdiction et restriction, luminosité, communications, etc.	**CONCILIATION des usages sur le territoire** Pêche, activités des Premières Nations, navigation, conciliation travaux / activités portuaires, activités récréatives, etc.
1. Avez-vous des informations qui permettraient à la SPBSG de documenter davantage certains des enjeux présentés ?		
• *Aucun*	• *Aucun*	• *Aucun*
2. Est-ce que tous les types d'impacts du projet ont bien été couverts ?		
• *Aucun*	• Des préoccupations ont été partagées concernant : ○ Le bruit généré lors des travaux (ex. battage des pieux et démolition) ; ○ La circulation des camions sur la rue de Matane-sur-Mer ; ○ Les heures de début et de fin des travaux à chaque jour.	• *Aucun*

3. Est-ce que les mesures d'atténuation proposées vous apparaissent adéquates ?		
• *Aucun*	• La SPBSG doit s'assurer d'appliquer toutes les mesures d'atténuation présentées. • Afin de rester bien informés, les riverains et riveraines souhaitent : ○ Recevoir des informations par courriel (faits saillants, annonces, étapes des travaux en cours et à venir, date de début d'une étape précise générant des dérangements un à deux mois à l'avance) ; ○ Que la SPBSG organise une à deux rencontres d'information par année avec les personnes riveraines.	• *Aucun*

Engagement et suivis

- SPBSG : Partager via l'infolettre le lien vers l'ÉIE une fois déposée sur le site du gouvernement, de même que les informations issues de l'étude de bruit, lorsqu'elles seront disponibles.
- SPBSG : Assurer le respect des heures de travaux pour qu'ils ne débutent pas avant 7 h le matin (sauf les travaux de dragage).

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.

Ils n'ont aucune valeur légale.

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES DE MATANE

Rencontre avec les organismes environnementaux

Mardi 26 novembre 2024, à 9h à 11h, à Matane

Faits saillants de la rencontre

Personnes présentes

- Comité ZIP du Sud-de-l'Estuaire (en ligne)
- Conseil régional de l'environnement de Bas-Saint-Laurent (CREBSL) (en ligne)
- Consortium Norda Stelo l Englobe
- Groupe environnemental Uni-Vert région Matane
- SADC de la région de Matane (Synergie
- SNAP Québec (en ligne)
- Société de gestion de la rivière Matane (SOGERM) Matanie)
- Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) (5 personnes)
- Table ronde Participation publique (animation de la rencontre)

Objectif de la rencontre

Présenter le projet de réaménagement du port de Matane et recueillir les préoccupations et suggestions afin de bonifier l'étude d'impact.

Déroulement

1. Présentation par la SPBSG :
    - La SPBSG et le port de Matane
    - Le projet
    - Identification des enjeux
    - Impacts et mesures d'atténuation par enjeu
    - En conclusion

- Période de questions

2. Ateliers

Résumé des échanges et de la période de questions

Raison d'être du projet	• Les objectifs de décarbonation du gouvernement du Québec : ○ Atteindre zéro émission nette pour 2050. ○ Transfert d'une partie du transport routier vers le transport maritime, en augmentant de 25 % le tonnage de matières transbordées par voie maritime. • Matane a une position stratégique en reliant efficacement la Côte-Nord et la Gaspésie.
Infrastructures et équipements	• 20 scénarios ont été analysés pour le réaménagement des installations. Le scénario retenu est le plus optimal pour le havre, notamment au niveau de l'aire d'entreposage et de l'angle du quai nº 2, qui permet de minimiser les quantités à draguer. • Des personnes présentes se demandent si l'enrochement du brise-lame pourrait avoir comme effet de retourner l'énergie des vagues vers le secteur de Matane-sur-Mer. • Concernant l'électrification des navires, la SPBSG précise qu'un comité pour l'électrification du transport maritime est en place, mais le projet est encore embryonnaire. • Lors de la démolition du quai nº 1, le béton sera réutilisé sur place et le métal sera valorisé ailleurs.
Dragage et gestion des sédiments	• Le dragage pour le nouveau chenal d'accès des pêcheurs sera dragué la première année, étant donné que le quai nº2 viendra obstruer le chenal d'accès actuel des pêcheurs. • La quantité à draguer a été réduite à 175 000 m³ (225 000 m³ à draguer initialement), grâce au positionnement du quai nº 2 et aux manœuvres des navires. • 125 m³ de sédiments seront transportés par voyage de barge avec la méthode mécanique, pour 16 voyages par jour, donc 2 000 m^3 de sédiments par jour. • Les sédiments dragués sont de nature consolidée, parfois en mottes d'argile. • Environ 5 000 m³ de sédiments sont contaminés aux métaux lourds et à la peinture (légère contamination). Les sédiments contaminés seront déchargés sur le quai, puis transférés dans des camions-bennes étanches. Cela représente environ 600 voyages de camions (8 m³ de sédiments transportés par voyage). • Une étude de dispersion des sédiments a été réalisée et sera disponible dans l'étude d'impact environnemental (ÉIE). Elle a aidé à déterminer les types de dragues à utiliser.

	• Le panache de dispersion suit une bande longitudinale parallèle à la côte. Le site d'immersion des sédiments est très profond et loin de l'embouchure de la rivière Matane. • Concernant la valorisation des sédiments dragués, il n'est pas possible de les utiliser pour le remblai du quai, étant donné la nature boueuse des sédiments, les contraintes liées à leur séchage et le camionnage que cela nécessiterait. Des idées alternatives pour la valorisation ont été envisagées, telles que leur intégration dans la fabrication de béton ou de litière à chat. Des études sont en cours pour des solutions qui pourraient être appliquées à moyen ou long termes (d'ici 8-10 ans).
Faune benthique	• La faune benthique a recolonisé le havre et la zone d'immersion des sédiments après les dernières opérations de dragages. La SPBSG précise qu'un suivi sera effectué au site d'immersion et dans le havre.
Mesures d'atténuation	• Mammifères marins : Des observations seront réalisées par des observateurs certifiés présents lors des dragages et des travaux de battage de pieux et palplanches. • Gestion des sédiments contaminés : Contention des sédiments contaminés pendant les travaux. • Faunes benthique et pélagique : Un programme de suivi environnemental sera mis en place.
Projets de compensation environnementale	• La SPBSG indique que toutes les propositions de projets de compensation sont les bienvenues. • Pour la faune benthique, la principale compensation sera liée au site d'immersion.

Synthèse de l'atelier

À la suite de la présentation, un atelier a permis d'approfondir les discussions sur les enjeux identifiés dans le cadre de l'ÉIE, les impacts anticipés et les mesures d'atténuation prévues.

Les personnes présentes sur place et en ligne ont été invitées à discuter des trois questions proposées ci-dessous, en notant leurs principaux éléments de discussion et leurs idées. La synthèse de l'atelier est présentée dans le tableau de la page suivante.

Questions d'atelier :

1. Avez-vous des informations qui permettraient à la SPBSG de documenter davantage certains des enjeux présentés ?
2. Est-ce que tous les types d'impacts du projet ont bien été couverts ?
3. Est-ce que les mesures d'atténuation proposées vous apparaissent adéquates ?

Synthèse des éléments notés par les sous-groupes lors de l'atelier (classés selon les enjeux identifiés dans le cadre du projet)

PROTECTION des habitats côtiers et marins et de leur biodiversité Protection du poisson, projet de compensation, conséquence sur la faune, habitat côtier (érosion des berges), etc.	**MAINTIEN des conditions de vie** Bruit, qualité de l'air, camionnage, interdiction et restriction, luminosité, communications, etc.	**CONCILIATION des usages sur le territoire** Pêche, activités des Premières Nations, navigation, conciliation travaux / activités portuaires, activités récréatives, etc.
1. Avez-vous des informations qui permettraient à la SPBSG de documenter davantage certains des enjeux présentés ?		
• Une modélisation du bruit autour du site du projet est nécessaire.	• *Aucun*	• *Aucun*
2. Est-ce que tous les types d'impacts du projet ont bien été couverts ?		
• Préoccupation concernant les vibrations dues au largage des sédiments, qui pourraient influencer la migration des espèces marines. • D'autres mammifères pourraient être impactés du fait de la moins grande disponibilité de nourriture dans le secteur lors du dragage.	• Préoccupation entourant l'impact potentiel de l'enrochement du brise-lame, en aggravant l'érosion actuelle. Il faut éviter d'accroître le retour d'énergie du brise-lame vers les résidents et résidentes de Matane-sur-Mer.	• *Aucun*

Autres points notés :

- Documenter davantage les options de valorisation des sédiments ainsi que des matériaux de démolition.

3. Est-ce que les mesures d'atténuation proposées vous apparaissent adéquates ?		
• Nécessité de réduire le bruit généré lors de l'immersion des sédiments. • Suggestions de projets de compensation : ○ Revégétalisation des hauts de talus, de marais, de la zostère marine ; ○ Conception de recharge avec des sédiments végétalisés ; ○ Démantèlement de structures abandonnées et restauration des zones ; ○ Voir avec la MRC au sujet du contrôle des espèces exotiques envahissantes (espèces végétales), du réaménagement de fosses à saumon et de la réfection de ponceaux permettant le libre passage des poissons.	• *Aucun*	• *Aucun*

Engagements et suivis

- *Aucun*

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.

Ils n'ont aucune valeur légale.

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES DE MATANE

Rencontre avec les usagers et les pêcheurs du port de Matane

Mardi 26 novembre 2024, de 13 h 30, à 15 h 30 à Matane

Faits saillants de la rencontre

Personnes présentes

- Administration portuaire (association des pêcheurs)
- Béton provincial (gravier)
- Consortium Norda Stelo l Englobe (2 personnes)
- Les Pêcheries Vallée inc.
- Méridien Maritime
- Ministère Pêches et Océans (MPO) – Ports pour petits bateaux
- Navigation Maluje inc.
- QSL (2 personnes)
- Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) (5 personnes)
- Table ronde Participation publique (animation de la rencontre)

Objectif de la rencontre

Présenter le projet de réaménagement du port de Matane et recueillir les préoccupations et suggestions afin de bonifier l'étude d'impact.

Déroulement

1. Présentation par la SPBSG :
    - La SPBSG et le port de Matane
    - Le projet
    - Identification des enjeux
    - Impacts et mesures d'atténuation par enjeu
    - En conclusion

- Période de questions

2. Ateliers

Résumé des échanges et de la période de questions

Raison d'être du projet	• Le projet vise à moderniser des infrastructures portuaires datant de 1970, devenues désuètes, pour les mettre à niveau. Cette modernisation pourrait permettre de faire transiter les 85 000 tonnes par an de besoins excédentaires identifiés. • Le projet vise aussi à rendre le port plus sécuritaire et adapté à des usages divers, incluant la pêche et les activités commerciales.
Infrastructures et équipements	• Le positionnement du quai nº 2 a été réévalué pour réduire l'agitation et limiter l'empiétement dans l'eau. • Des personnes ont exprimé des préoccupations entourant la formation de glace dans le havre des pêcheurs, en lien avec l'aménagement du nouveau quai, et que cela rende la sortie des navires difficile. Il est suggéré de réaliser une étude sur les glaces dans le havre du port. • Une question est soulevée à savoir si la SPBSG assumera les frais liés au déglaçage. • Il est proposé d'installer un système de gestion d'air sur les palplanches pour empêcher la glace de coller. • Une personne présente demande s'il y a une opportunité d'inclure un volet ferroviaire (terminus pour transfert modal) sur le terrain occupé par l'usine de Fruits de mer de l'Est. • Il est suggéré de développer davantage le service de remorqueurs (*tugs*), notamment pour les opérations de nuit, avec alimentation électrique au bout du quai nº 2. • Des personnes ont soulevé la possibilité d'ajouter des ancrages pour attacher des pontons à la superficie d'entreposage adjacente au quai nº 2. • Des personnes suggèrent l'utilisation d'une technique de drillage plutôt que de battage des pieux, notamment pour minimiser le bruit. La SPBSG souligne que le choix du battage des pieux s'explique par la nature des sols.
Dragage et gestion des sédiments	• La profondeur prévue aux postes à quai passera de -10m à -11m. Pour le chenal d'accès des pêcheurs, le niveau reste à -4m. Les bateaux avec des tirants d'eau supérieurs pourront toujours y accéder à marée haute. • Les études ne prévoient pas de sédimentation supplémentaire dans le havre des pêcheurs.

Synthèse de l’atelier

À la suite de la présentation, un atelier a permis d’approfondir les discussions sur les enjeux identifiés dans le cadre de l’ÉIE, les impacts anticipés et les mesures d’atténuation prévues.

Les personnes présentes ont été invitées à discuter des trois questions proposées ci-dessous, en notant leurs principaux éléments de discussion et leurs idées. La synthèse de l’atelier est présentée dans le tableau de la page suivante.

Questions d’atelier :

1. Avez-vous des informations qui permettraient à la SPBSG de documenter davantage certains des enjeux présentés ?
2. Est-ce que tous les types d’impacts du projet ont bien été couverts ?
3. Est-ce que les mesures d’atténuation proposées vous apparaissent adéquates ?

Synthèse des éléments notés lors de l'atelier (classés selon les enjeux identifiés dans le cadre du projet)

PROTECTION des habitats côtiers et marins et de leur biodiversité Protection du poisson, projet de compensation, conséquence sur la faune, habitat côtier (érosion des berges), etc.	**MAINTIEN des conditions de vie** Bruit, qualité de l'air, camionnage, interdiction et restriction, luminosité, communications, etc.	**CONCILIATION des usages sur le territoire** Pêche, activités des Premières Nations, navigation, conciliation travaux / activités portuaires, activités récréatives, etc.
1. Avez-vous des informations qui permettraient à la SPBSG de documenter davantage certains des enjeux présentés ?		
		• Le positionnement de la guérite actuelle pose un problème de sécurité. Il serait nécessaire d'en ajouter une 2e au niveau du quai des pêcheurs. • Un pad de levage est requis, installé vers le milieu du poste à quai, ou au niveau du quai nº 2. • Prévoir une connexion électrique pour les navires de même que les convoyeurs, ainsi que la possibilité de convertir la fréquence du courant pour les navires. • Nécessité d'avoir des infrastructures électriques au poste à quai nº 3 pour les remorqueurs. • Prévoir un massif pour recevoir une future conduite de pompage liquide. • Les remorqueurs ne peuvent pas aller du côté du quai des pêcheurs en hiver en raison de la glace.

		• Porter attention au type de défenses qui seront utilisées, afin qu'elles soient adaptées à la diversité de navires.
2. Est-ce que tous les types d'impacts du projet ont bien été couverts ?		
		• Le nouveau quai en angle (90º) pourrait générer des accumulations de glace dans le coin du quai. • Préoccupation que la glace sortira plus difficilement du havre au printemps, étant donné l'aménagement du quai nº 2. • Le déplacement de la guérite entraînera des difficultés pour les fournisseurs, alors que la position actuelle ne pose pas de problème. • La durée des travaux (5 ans) génère des inquiétudes pour les impacts potentiels sur les lieux de pêche aux homards et aux crabes. • Revoir les données pour certains secteurs de pêche. • Enjeu des vents dominants par rapport au site d'entreposage du vrac et l'emplacement des entreprises/résidences. • Les tours d'éclairage ne doivent pas être dérangeantes pour les opérations.

		• Le projet permettrait que les pontons utilisés par les pêcheurs commerciaux soient allongés.
3. Est-ce que les mesures d'atténuation proposées vous apparaissent adéquates ?		
		• Déterminer les coûts associés au déglaçage du havre au niveau du quai des pêcheurs. • L'utilisation d'un remorqueur (*tug*) serait plus efficace pour le déglaçage. • Installer des feux de signalisation sur le quai nº 2 pour assurer la sécurité, notamment la nuit. • L'installation d'une bouée pourrait permettre de bien identifier le chenal d'accès des pêcheurs.

Engagements et suivis

- *Aucun*

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.

Ils n'ont aucune valeur légale.

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES DE MATANE

Rencontre avec le grand public

Mardi 26 novembre 2024, à 19 h à 21 h 30, à Matane

Faits saillants de la rencontre

Personnes présentes

19 personnes présentes, dont :

- Ville de Matane (2 membres du conseil municipal)
- Développement économique Matanie
- Organisme des bassins versants du Nord-Est du Bas-Saint-Laurent (OBVNEBSL) et Citoyen.ne.s de La Matanie pour l'environnement
- Association des chasseurs et pêcheurs de la région de Matane
- Représentant des médias (2 personnes)

Ainsi que 5 personnes représentant la Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG)

Objectif de la rencontre

Présenter le projet de réaménagement du port de Matane et recueillir les préoccupations et suggestions afin de bonifier l'étude d'impact.

Déroulement

1. Présentation par la SPBSG :
    - La SPBSG et le port de Matane
    - Le projet
    - Identification des enjeux

- Impacts et mesures d’atténuation par enjeu
- En conclusion
- Période de questions

2. Ateliers

Résumé des échanges et de la période de questions

Infrastructures et équipements	• Le rehaussement du brise-lame vise à réduire le franchissement des vagues et à assurer une protection accrue pour les voitures et les travailleurs et travailleuses. Un réseau de drainage pluvial avec captation est également prévu. • L’enrochement se fera avec des roches uniquement, sans dolos ni tétrapodes. • L’ancienne canalisation d’Irving ne sera pas réutilisée. Elle sera condamnée et probablement retirée. • Aucun prolongement ferroviaire n’est prévu sur le quai.
Dragage et gestion des sédiments	• Environ 5 000 m³ de sédiments contaminés (métaux lourds et peinture) seront dragués, sur un total de 175 000 m³ (3 %). • Les sédiments contaminés seront caractérisés et envoyés dans des lieux appropriés pour leur traitement. Leur transport se fera à l’aide de camions-bennes étanches. • Les méthodes de dragage mécanique et par succion seront utilisées selon les phases du projet. • Les sédiments dragués ne peuvent pas être utilisés pour le remplissage du nouveau quai (contrairement à ce qui a été fait en 1970), en raison des contraintes environnementales et de la difficulté de faire sécher les sédiments. • Une étude hydrosédimentaire a été effectuée au site d’immersion pour éviter tout impact sur l’embouchure de la rivière Matane et garantir une bonne distance de la réserve de territoire aux fins d'aire protégée. • La SPBSG étudie des avenues de valorisation des sédiments.
Mesures d’atténuation	• Un rayon de protection de 400 m pour la protection des mammifères marins, ainsi que le programme de surveillance, sont valables tout au long du parcours de la barge, du havre jusqu’au site d’immersion des sédiments. • La SPBSG précise que les périodes de contraintes pour les travaux (en fonction des espèces fauniques) sont disponibles sur le site d’Environnement Canada.

Synthèse de l’atelier

À la suite de la présentation, un atelier a permis d'approfondir les discussions sur les enjeux identifiés dans le cadre de l'ÉIE, les impacts anticipés et les mesures d'atténuation prévues.

Les personnes présentes ont été invitées à discuter des trois questions proposées ci-dessous, en notant leurs principaux éléments de discussion et leurs idées. La synthèse de l'atelier est présentée dans le tableau de la page suivante.

Questions d'atelier :

1. Avez-vous des informations qui permettraient à la SPBSG de documenter davantage certains des enjeux présentés ?
2. Est-ce que tous les types d'impacts du projet ont bien été couverts ?
3. Est-ce que les mesures d'atténuation proposées vous apparaissent adéquates ?

Synthèse des éléments notés (classés selon les enjeux identifiés dans le cadre du projet)

PROTECTION des habitats côtiers et marins et de leur biodiversité Protection du poisson, projet de compensation, conséquence sur la faune, habitat côtier (érosion des berges), etc.	**MAINTIEN des conditions de vie** Bruit, qualité de l'air, camionnage, interdiction et restriction, luminosité, communications, etc.	**CONCILIATION des usages sur le territoire** Pêche, activités des Premières Nations, navigation, conciliation travaux / activités portuaires, activités récréatives, etc.
1. Avez-vous des informations qui permettraient à la SPBSG de documenter davantage certains des enjeux présentés ?		
• Le marsouin commun fréquente la proximité du quai (émissaire de Sappi). • Il y aurait fréquemment (à chaque année) des rorquals dans le havre.		
2. Est-ce que tous les types d'impacts du projet ont bien été couverts ?		
• Questionnement à savoir si les impacts sur la teneur en oxygène de l'eau du fleuve ont été évalués. • Questionnement à savoir si l'effet de bout sera amplifié par le rehaussement du brise-lame.	• Considérer la provenance et les émissions de CO_2 induites dans le choix des matériaux utilisés pour le remblai. • Les camions additionnels et les émissions de CO_2 qui y sont associées. • Les impacts sur le logement, notamment à long terme après la construction. • Gestion de l'intersection avec la route 132.	

- Montrer l’impact visuel du rehaussement du brise-lame à la population.

3. Est-ce que les mesures d’atténuation proposées vous apparaissent adéquates ?

- Diffuser une vidéo permettant de voir la zone de rejet des sédiments et que l’on reste loin des mammifères. Plus généralement, faire preuve de transparence dans la surveillance environnementale.
- Importance de respecter le 400 m pour l’arrêt des travaux en présence de mammifères marins.
- Installer des panneaux solaires sur les toitures des bâtiments (entrepôts).
- Mettre le temps qu’il faut pour bien gérer le bruit émis, pour les habitants locaux.
- Électrifier les équipements de QSL.
- Questionnement sur la possibilité d’utiliser davantage les sédiments dragués.
- Questionnement à savoir si la bioremédiation serait possible pour la gestion des sédiments contaminés.
- Donner un accès à la pêche récréative.
- Assurer la sécurité des enrochements pour la pratique de la pêche récréative, afin d’éviter les accidents (chutes).

Engagements et suivis

- *Aucun*

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.

Ils n’ont aucune valeur légale.

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES DE MATANE

Rencontre avec le Canadien National (CN)

Lundi 9 décembre 2024, 10 h, par visioconférence

Faits saillants de la rencontre

Personnes présentes

- Canadien National (CN) (2 personnes)
- Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) (3 personnes)

Objectif de la rencontre

Présenter le projet de réaménagement du port de Matane et recueillir les préoccupations et suggestions afin de bonifier l'étude d'impact.

Résumé des échanges

Infrastructures et équipements	• Le nouveau quai aura une dimension de 200 m sur 95 m, alors que le quai existant sera rénové et allongé. • Ces travaux permettront d'augmenter la capacité portante ainsi que l'espace d'entreposage, avec pour objectif que ces nouvelles installations aient une durée de vie de 50 ans. • Le réseau ferroviaire de l'Est, dont Matane fait partie, peut supporter une croissance, car il est très développé avec un faible volume actuellement par rapport à ce qu'il peut prendre. Cependant, si des volumes supplémentaires sont anticipés pour le réseau ferroviaire, une prévisibilité est requise pour le CN afin d'être en mesure d'adapter le service.

	• Les types de travaux projetés et les méthodes utilisées entourant le tunnel de services passant sous la voie ferrée devront être validés par les services techniques du CN (prévoir un délai minimal de six mois).
Étude d'impact sur l'environnement	• Trois enjeux ont été identifiés dans l'étude d'impact : sur les conditions de vie, la conciliation des usages et la protection des habitats. Des mesures d'atténuation des impacts sont prévues, notamment concernant le bruit, la qualité de l'air, etc.
Période des travaux	• Idéalement, les travaux n'entraîneraient pas d'interruption du service ferroviaire. • Le CN réitère l'importance d'assurer la sécurité autour des voies ferrées pendant les travaux, idéalement par un surveillant du CN, ainsi qu'une bonne coordination avec la SPBSG. • La SPBSG précise que la communication avec les usagers du port et les autres parties prenantes est importante.

Suivis et actions :

- La SPBSG transmettra aux participants la présentation visuelle de la rencontre.
- Un autre représentant du CN sera impliqué dans les prochaines discussions.

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.

Ils n'ont aucune valeur légale.

Annexe D
Correspondances reçues par la SPBSG de la part d'organisations

Intervention Port de Matane

Bonjour à vous tous et toutes,

[redacted], Vice-Président Association des chasseurs et pêcheurs de la Région de Matane. L'association des chasseurs et pêcheurs de la Région aussi connu sous le nom de ACPRM a plusieurs mandats, dont de représenter les intérêts des pêcheurs et pêcheuses de la Matanie. La pêche génère en Matanie des retombées de plusieurs centaines de milliers de dollars, autant pour la pêche au saumon que la pêche au bar rayé, maquereau, morue, éperlans… et ce particulièrement en période estivale. La pratique de la pêche dans la zone 21 ne nécessite aucun permis de pêche, autre que pour le saumon atlantique et se pratique en fonction des marées. Depuis 2015, le port commercial n'est plus accessible aux pêcheurs et pêcheuses même lorsqu'il n'y a aucun navire d'accosté. Les pêcheurs et pêcheuses poursuivent ainsi leur chemin jusqu'à Les Méchins voir jusqu'à Sainte-Anne-des-Monts pour pratiquer leur sport ce qui fait perdre des retombées économiques majeures pour les différents acteurs de l'industrie autant hébergements, restaurants que les magasins de plein air.

Il existe oui actuellement une installation à même la rivière Matane qui je rappelle est une rivière à saumon, il est donc prohibé d'utiliser certains engins de pêche ce qui rend la pratique de la pêche complexe et moins approprier pour les espèces d'eau salées que le maquereau ou la morue.

Nous aimerions que dans la mise à niveau des infrastructures de Matane, l'accessibilité de ses installations aux usagers récréatifs soit pris en compte, afin de favoriser les intérêts des pêcheurs et pêcheuses de la Matanie que des différents touristes de passage dans notre belle ville. Nous aimerions également que les véhicules puissent circuler afin de permettre un accès équitable à tous les usagers autant ceux à mobiliers réduites que des jeunes familles qui n'ont pas la motricité pour aller du côté de l'enrochement qui comporte des risques majeurs pour la santé et sécurité en raison de l'accessibilité à accéder à ce type d'installation. La prise en compte de cet élément dans le l'aménagement de la mise à niveau de l'installation portuaire permettrait également aux gens de Matane et de toute la Matanie de rallier leur sentiment d'appartenance à cette installation névralgique.

Je tiens à remercier la Société Portuaire du Bas-St-Laurent et de la Gaspésie de tenir une période de consultation.



Matane, 20 décembre 2024

[redacted]

Directrice de l'environnement et du développement durable

Société Portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie

Bonjour [redacted],

J'avais une question et préoccupation, que vous pourrez relayer à la chargée de projet [redacted]. Étant donné sa longueur et que nous sommes un organisme en environnement et non un particulier, j'ai préféré vous la joindre par courriel plutôt que sur la consultation en ligne.

Lors de la rencontre du 26 novembre, celle –ci m'indiquait qu'il y allait y avoir un suivi de la faune benthique au site d'immersion et un peu au site de draguage.

Concernant la recolonisation par la faune benthique au site, elle m'indiquait que suite aux dragages précédents, la caractérisation biologique avait démontré cette recolonisation dans le havre et aussi au site d'immersion. Elle s'attendait à ce que ce soit recolonisé suite à vos travaux.

Cependant, quand nous sommes allés faire nos commentaires dans la pièce voisine au Riôtel, [redacted] a indiqué plus tard qu'environ 15,000 m³ avaient été dragués la dernière fois, ce que j'ignorais. Alors, sachant que cette fois-ci, c'est environ 175,000 m³ composé d'environ 170,000 m³ de sédiments allant au site d'immersion et de 5,000 m³ contaminés et récupérés sur la terre ferme, peut-on vraiment se baser sur l'historique du dragage précédent pour affirmer qu'il y aura recolonisation naturelle sans mesures particulières alors que la quantité draguée sera de 11 à 12 fois supérieure à l'ancien dragage ? Faudrait-il prévoir sinon des mesures particulières ? On ne peut , je crois, étant donné la quantité, se baser sur l'historique de dragage précédent pour affirmer qu'il y aura recolonisation aux deux sites. J'ai des doutes dû à l'importante quantité qui sera draguée.

Sur combien de temps seront disposés les 170,000 m³. L'impact serait moindre si c'est réparti sur deux automnes ou en d'autres étapes pour étaler dans le temps.

La modélisation du panache de dispersion qui sera réalisé pourrait, pour sa part, donner une appréciation de la quantité des sédiments qui resteront au fond et sur quelle distance. Sinon, le suivi de la faune benthique sera très important. Cependant, un suivi effectué après les travaux ne permet pas d'éviter l'impact.

Il faudrait donc prévoir des mesures d'atténuations particulières. D'autant, si les 170,000 m³ sont rejetés dans la même période (sur un automne, par exemple). Une possibilité pourrait être qu'une partie de ces sédiments non contaminés soient gérés en milieu terrestre.

Merci de prendre note de ces questionnements et préoccupations à tenir compte pour l'étude d'impact.

[redacted]

Coordonnateur
Groupe environnemental Uni-Vert de la Matanie

Annexe E
Faits saillants de la consultation en ligne

Société portuaire
du Bas-Saint-Laurent
et de la Gaspésie

Québec

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES DE MATANE

Faits saillants de la consultation en ligne



A-204

Consultation publique en ligne

Du 26 novembre au 22 décembre 2024

LA PLATEFORME DE CONSULTATION EN LIGNE



- **Éléments de mise en contexte du projet:**

-Page projet du site web de la SPBSG
-Présentation PDF
-Captation vidéo de la présentation

- **5 thématiques couvertes:**

-Le projet
-Enjeu de maintien des conditions de vie
-Enjeu de conciliation des usages sur le territoire
-Enjeu de protection des habitats côtiers et marins et de leur biodiversité
-Préoccupations relatives au projet

- **19 points sur lesquels se prononcer**

COMMUNICATION

- Affiche dans les différents bâtiments municipaux et au CLSC
- Courrier postal envoyé aux riverains
- Infolettre aux abonnés au bulletin et aux riverains
- Publications sur les réseaux sociaux
- Publication partagée par la Ville de Matane
- Infolettre de la Chambre de commerce et d'industrie de Matane
- Bannières web (monmatane.com)
- Communiqué de presse
- Site Web SPBSG

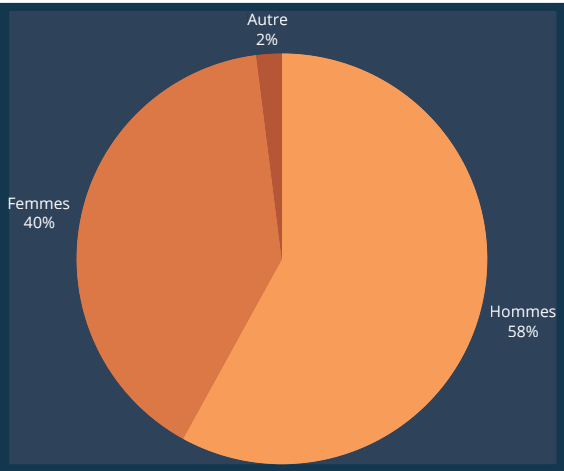
PARTICIPATION



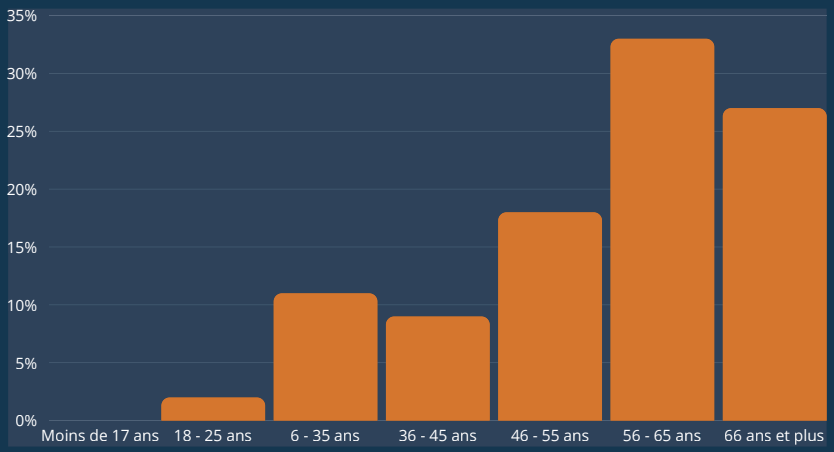
- 45 participants
- 539 votes
- 35 commentaires

Profil socio-démographique des participants

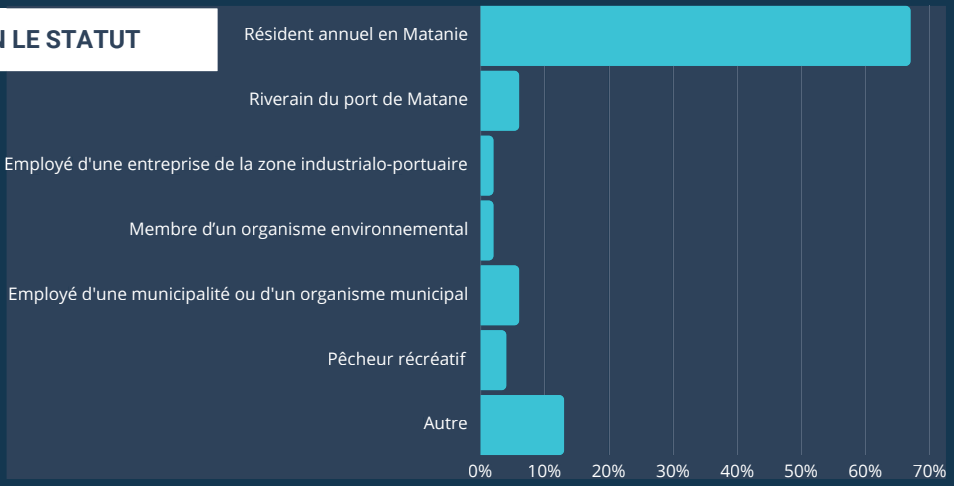
DISTRIBUTION SELON LE GENRE



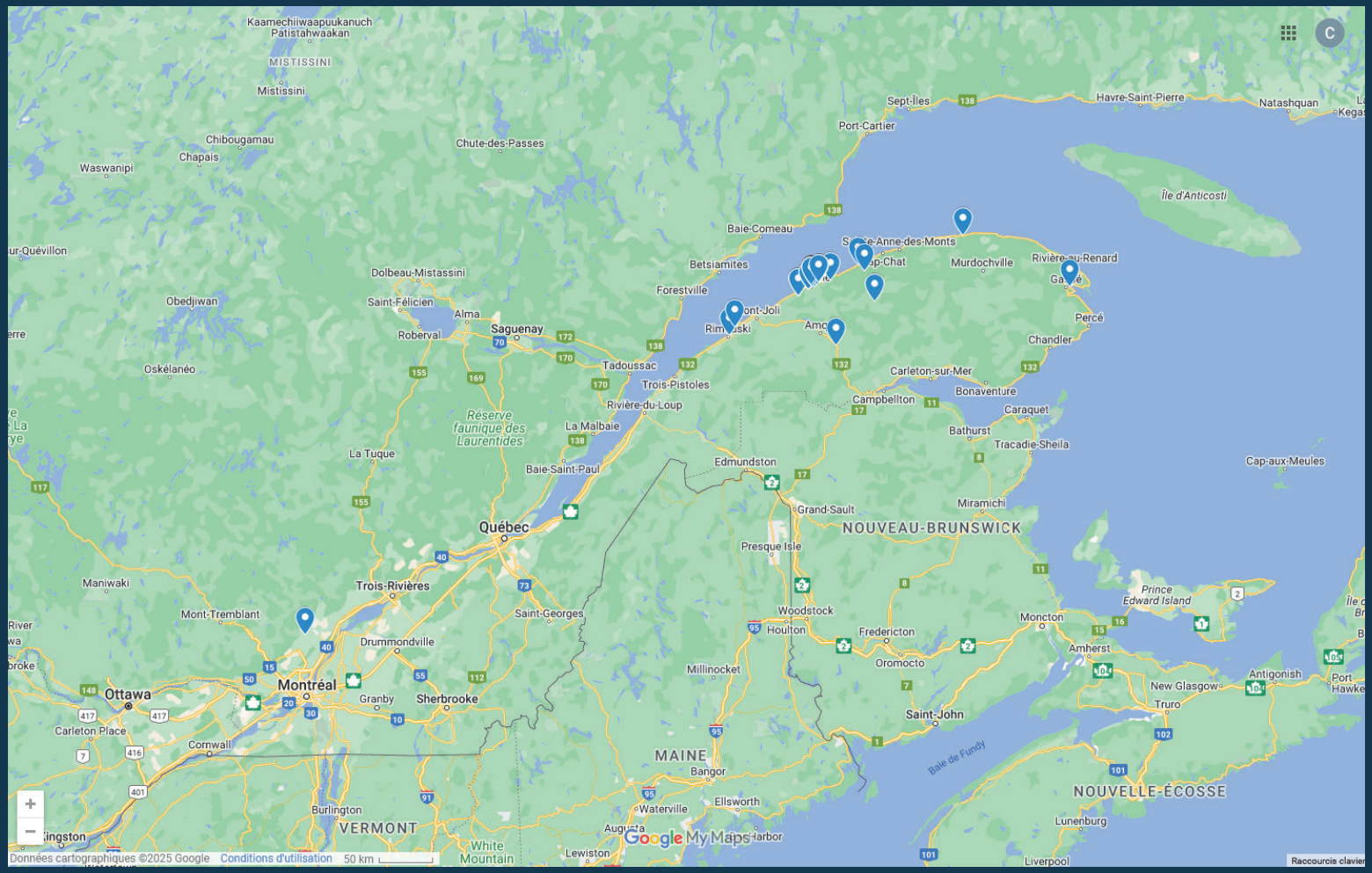
DISTRIBUTION SELON L'ÂGE



DISTRIBUTION SELON LE STATUT



Provenance des participants



La grande majorité des participants provient de la ville de Matane et de sa région proche.

87% des participants demeurent dans la MRC de la Matanie

Grands constats par thématique

Le projet

Le projet de réaménagement des infrastructures portuaires de Matane doit impérativement et rapidement aller de l'avant

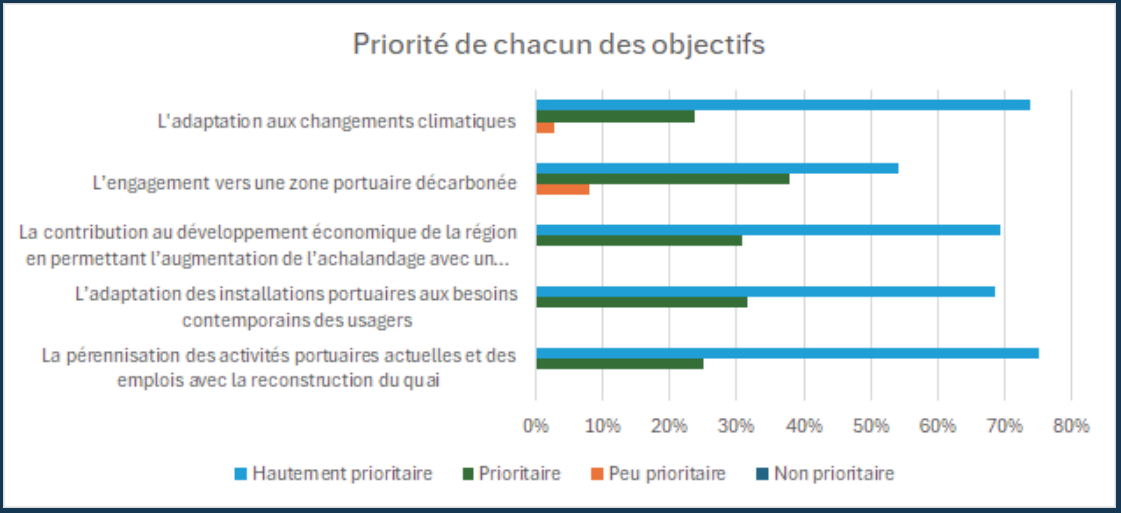
100% des votants en accord

Maintien des opérations portuaires durant les travaux

100% des votants en accord

97% des votants jugent importants les 5 objectifs du projet

- Pérenniser les activités portuaires actuelles et les emplois avec la reconstruction du quai
- Adapter les installations portuaires aux besoins contemporains des usagers
- Contribuer au développement économique de la région en permettant l'augmentation de l'achalandage avec un deuxième quai et de l'espace d'entreposage
- S'engager vers la décarbonation des activités portuaires
- Adapter les installations aux changements climatiques



A-208

Commentaires | Suggestions | Préoccupations

Le projet

Commentaires

- Hyper important pour la survie de nos entreprises.
- Le port commercial de Matane est un acteur des plus importants pour l'économie de la ville et même des MRC qui l'entourent. Le projet de réfection est obligatoire mais les activités courantes devraient, selon moi, être maintenues à un taux d'activité raisonnable mais pour faire un gâteau, il faut casser des œufs. Merci!
- Projet essentiel à la survie économique de notre région et au maintien de nos industries, tout en y accueillant de nouvelles. Rendre plus attrayante notre région concernant les possibilités d'y gagner sa vie.
- Essentiel pour la ville et toutes les entreprises du Bas-St-Laurent et Gaspésie, lien Côte Nord et outremer
- Je suis bien content qu'il se passe quelque chose avec nos installations portuaires industrielles. Elles ont été laissées de côté trop longtemps
- Je considère la mise à niveau de notre port très importante pour toute la Matanie
- Nous demeurons dans une région où le fleuve St Laurent fais partie de notre patrimoine

Suggestions

- Est-ce que le brise-lames ouest peut être allongé de façon à couper le vent nord- est ? On sait qu'un bateau de pêche s'est détruit à force de tomber contre le quai.
- Ce serait bien d'inclure une notion d'esthétisme... Je sais que cela peut paraître futile mais les ports sont parfois un premier contact avec le territoire et malgré le fait que ce soit commercial, il y a des hôtels dans le secteur et malheureusement, ce n'est vraiment pas joli. Je comprends que tout cela ne relève pas que du port commercial car il y a d'autres entreprises mais visuellement, ça fait dur!!!
- Il est également important d'ajouter comme objet la tenue d'activités récréatives
- Il y a d'autres objectifs qui pourraient être innovateur. Récupération de l'énergie des vagues et marée pour ensuite le distribuer aux navires à quai. Rendre ce projet un fleuron national et à la fine pointe de la technologie. Un quai qu'il n'y a pas dans le monde. Admissible pour toutes les embarcations marines. Bref un développement de la route bleue pourrait être un indispensable pour qui compte aime s'aventurer sur ce magnifique fleuve
- Faire de la zone industrialo-portuaire un écosystème énergétique régional afin de convertir les installations pétrolières en site de production et de distribution de biocarburants et autres formes d'énergies renouvelables!
- PASSEZ À L'ACTION ET RENDEZ LA VISIBLE À LA POPULATION. MERCI
- Faire les aménagements aussi en fonction de l'esthétisme. Pourquoi ne pas ajouter une œuvre d'art d'envergure? Ce serait bien que notre littoral qui est en soi tellement beau qu'il soit mis en valeur. Je vois là une opportunité de bien faire les choses.
- Faudrait-il adapter le port pour le déchargement de goudron pour pavage des monts.

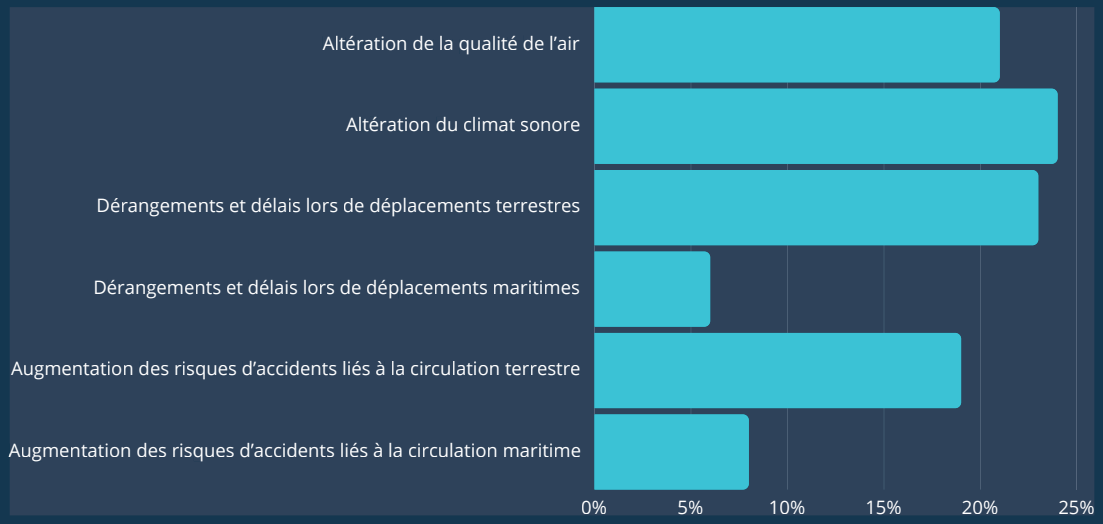
Préoccupations

- Rénover c'est important mais agrandir non. Nous voulons conserver notre qualité de vie Dans le quartier Le seul que je connais qui travaille dans ce secteur réside à Québec
- Tant qu'il n'y a pas de dédoublement.
- Je pense que cela va générer encore plus de débordements côtiers

Grands constats par thématique

Enjeu de maintien des conditions de vie

Principales préoccupations liées à l'enjeu du maintien des conditions de vie?



Appréciation générale des mesures d'atténuation proposées liées au maintien des conditions de vie

97% des votants sont satisfaits

A-210

Commentaires | Suggestions | Préoccupations

Enjeu de maintien des conditions de vie

Commentaires

- Il est inacceptable que les installations de Irving soient inactives. Que des camions partent de Montréal, Québec ou St-Jean NB pour alimenter la région c'est digne des années 70 !

Suggestions

- Éviter de prendre la pierre de carapace dans une autre province pour limiter les déplacements et moins polluer
- Recycler des roches et bloc de béton pour protection des berges de Matane sur mer à petit Matane et les villages voisins
- Je l'avoue j'ai regardé les documents en diagonale mais peut-être un horaire de travail respectant autant la vie marine que la vie humaine serait envisageable. Plus facile à dire qu'à faire, j'en conviens.
- Bonne signalisation routière en période d'achalandage des vacances estivales sur la route 132

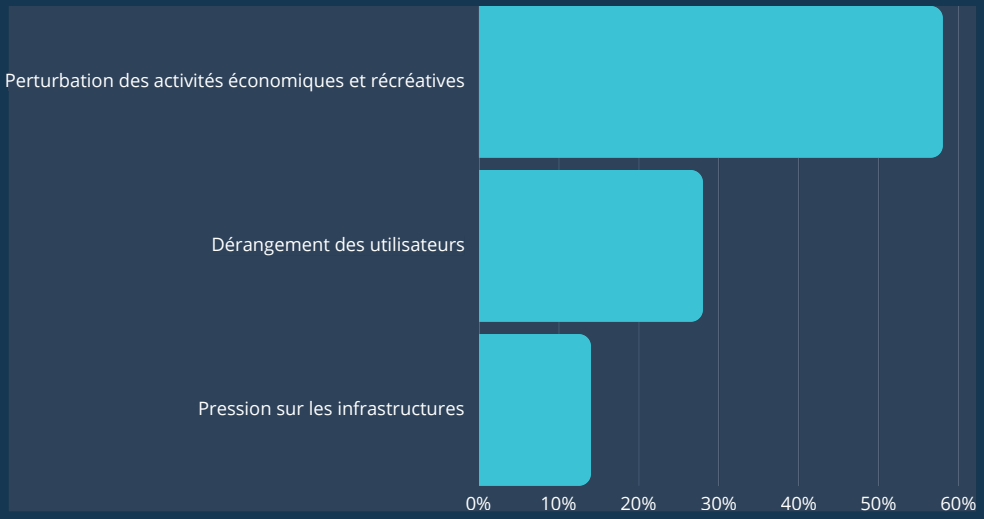
Préoccupations

- Ne pas agrandir
- Les travaux seront de quelle durée et selon quel horaire ? Je pense aux personnes vivant à proximité du port de mer.

Grands constats par thématique

Enjeu de conciliation des usages sur le territoire

Principales préoccupations liées à l'enjeu de conciliation des usages sur le territoire



Appréciation générale des mesures d'atténuation proposées liées à la conciliation des usages sur le territoire

100% des votants sont satisfaits

Commentaires | Suggestions | Préoccupations

Enjeu de conciliation des usages sur le territoire

Commentaires

- Tant que les mesures mises en place sur papier sont respectées une fois les travaux en cours sur le terrain, cela m'apparaît satisfaisant.

Suggestions

- Accès à la section de la plage derrière du quai au Belle-Plage fréquentée par de nombreux Matanais.e.s
- Afin d'éviter la désinformation et la grogne à l'égard du projet, il faudrait s'assurer que les matanais.es aient accès à l'information sur l'avancée et les défis du projet en temps réel. Les rumeurs s'installent parce que l'information n'est accessible qu'aux initiés. Cela doit devenir une fierté pour tous les Matanais.es
- Cela ne limite pas les impacts des travaux mais pourquoi ne pas intégrer des présentoirs ou même un poste d'observation des oiseaux et des mammifères marins au port?? Cela pourrait une contribution (une espèce de compensation) afin de contribuer à l'effort touristique.

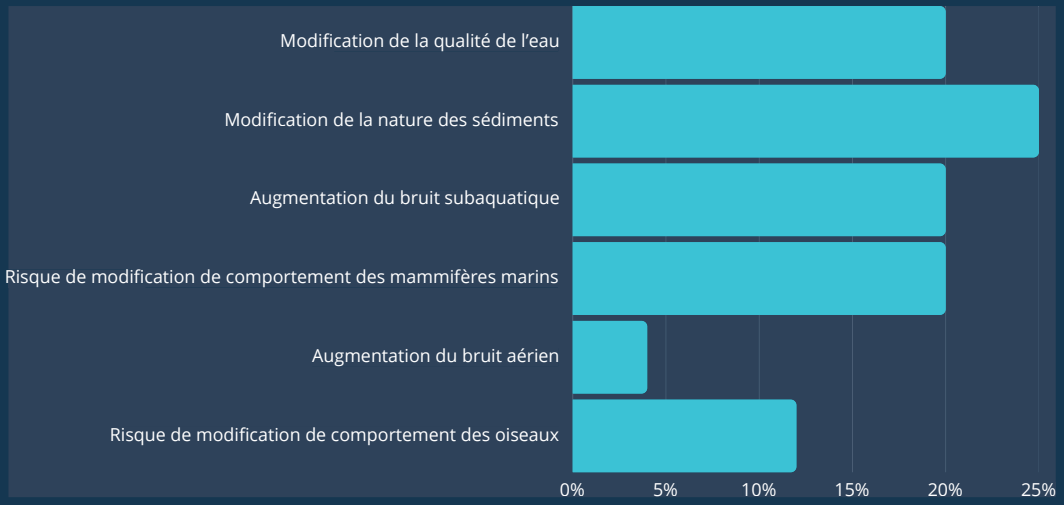
Préoccupations

Aucune

Grands constats par thématique

Enjeu de protection des habitats côtiers et marins et de leur biodiversité

Principales préoccupations liées à l'enjeu de protection des habitats côtiers et marins et de leur biodiversité



Appréciation générale des mesures d'atténuation proposées liées à la protection des habitats côtiers et marins et de leur biodiversité

92% des votants sont satisfaits

Commentaires | Suggestions | Préoccupations

Enjeu de protection des habitats côtiers et marins et de leur biodiversité

Commentaires

Aucun

Suggestions

- Communications! Communications!
- Accès au fleuve pour les citoyens, portes ouvertes annuelles, valoriser les activités et les métiers

Préoccupations

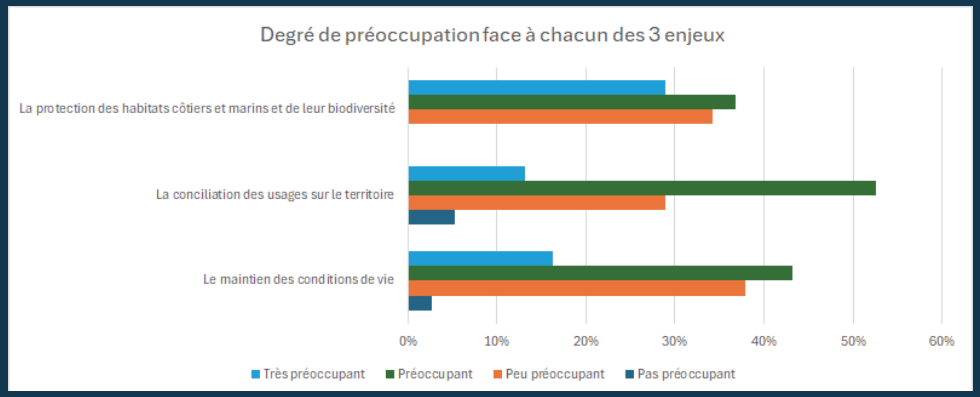
Aucune

Grands constats par thématique

Préoccupations relatives au projet

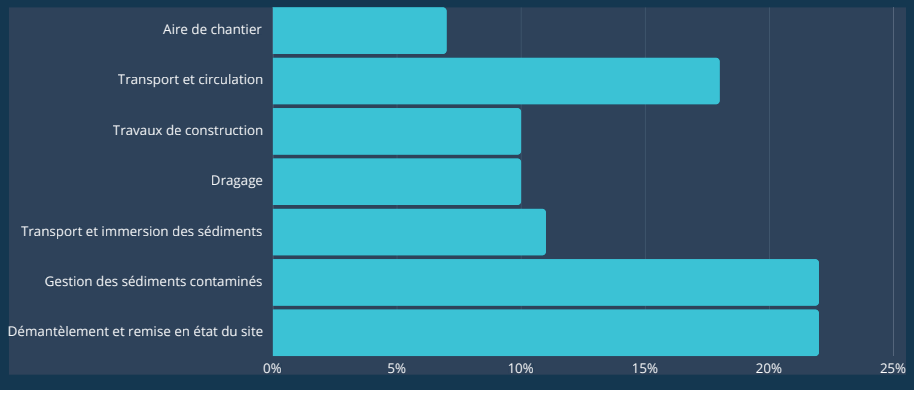
Une majorité de votants demeure préoccupée

face à chacun des 3 enjeux

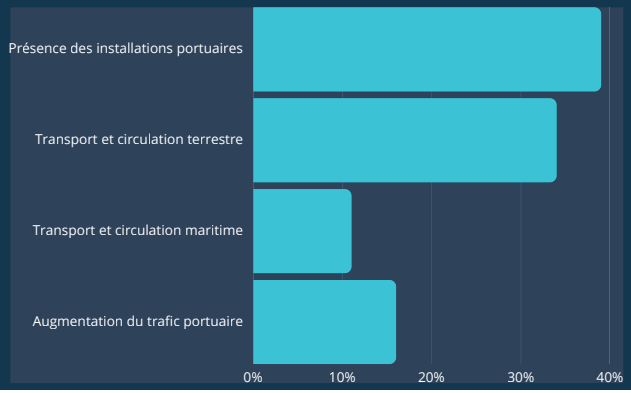


Aspects du projet avec une sensibilité particulière

Dans le cadre des travaux



Dans le cadre de l'exploitation



Commentaires | Suggestions | Préoccupations

Préoccupations relatives au projet

Commentaires

- Soyez confiant pour la réalisation du projet. Il y a actuellement 3 projets majeurs avec des investissements similaires au besoin de Matane avec des retombées similaires. Trois-Rivières, Saguenay et Bécancour !

Suggestions

- La gestion du trafic est primordiale
- J'avais un maire qui disait que tant qu'à rêver, autant rêver en couleur. Ces travaux sont pour moi une opportunité d'intervenir sur l'environnement et d'en faire un lieu attractif. Je comprends que ce n'est pas le mandat en cours mais ce serait une mesure de compensation très intéressante. Mettre en valeur l'histoire du port par des panneaux? mise en valeur de l'observation de la faune? L'intégration d'œuvre d'art et de végétation. Moi je serais fière de ça.

Préoccupations

- J'aimerais être mis au courant des études et sondages des pierres de carapaces déjà en place afin de pouvoir valider la qualité de ces intrants et aussi de prendre tous ce qui est possible dans la MRC de la Matanie

Faits saillants



Le projet de réaménagement des infrastructures portuaires est appuyé à l’unanimité.



Une majorité de votants se dit préoccupée par les trois enjeux soulevés dans l’étude d’impact mais semble satisfaite par les mesures d’atténuation suggérées.



À retenir des réflexions proposées dans les questions ouvertes :

- Maintenir une communication claire et transparente;
- Intégrer une notion d'esthétisme pour valoriser le littoral et embellir le secteur;
- Désir d'activités récréatives dans le secteur (accès à la plage, observation de la faune);
- Circulation terrestre: limiter les distances de transport de matériaux et gérer le trafic;
- Innover et proposer des sources d'énergies alternatives.

Annexe F
Faits saillants des rencontres avec les Premières Nations

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE MATANE

Rencontre avec le Secrétariat Mi'gmawei Mawio'mi (SMM)

Jeudi 23 novembre 2023, 13 h, à Listuguj

Faits saillants de la rencontre

Personnes présentes

- Direction du Ango'tmeq Nm'tginen (AN) (a dû quitter en cours de rencontre)
- Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) (par téléphone)
- Secrétariat Mi'gmawei Mawiomi (SMM) (2 personnes)
- Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) (3 personnes)

Résumé des échanges

Planification des travaux	• Les forages géotechniques seront reportés au printemps 2024 puisque la SPBSG est en attente du permis émis par Transports Canada.
Pêche et activités autochtones	• Le SMM vérifiera les activités que mène la Première Nation dans le port de Matane ou à proximité.

Suivis et actions

- SMM :
  - Transmettre l'information sur les activités de la Première Nation qui ont lieu au port de Matane ou à proximité de celui-ci.
  - Spécifier à la SPBSG quelles sont les études que le SMM souhaiterait recevoir.
- SPBSG :
  - Transmettre les études souhaitées au SMM.

- Prévoir une autre rencontre avec le SMM concernant le projet de réaménagement du port de Matane avant le dépôt de l'étude d'impact au MELCCFP (prévu à l'été-automne 2024).

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.

Ils n'ont aucune valeur légale.

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DU QUAI EXISTANT ET D'AJOUT D'UN POSTE À QUAI – PORT DE MATANE

Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie

Rencontre avec la Première Nation Wolastoqiyik Wahsipekuk (PNWW)

Vendredi 28 octobre 2022, à 11 h – Matane

Présences :

- Première Nation Wolastoqiyik Wahsipekuk (PNWW) (4 personnes)
- Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) (3 personnes)

Port de Rimouski : Réaménagement de la jetée ouest et du quai transversal

Le lien vers l'avis de projet avait été transmis préalablement à la rencontre.

Les représentants de la SPBSG présentent le port et ses infrastructures, les orientations retenues, les grandes étapes du projet, les impacts anticipés et les consultations à venir.

Une discussion s'ensuit sur les attentes, préoccupations, enjeux et opportunités de la PNWW.

La PNWW mentionne qu'elle ne voit pas d'enjeu préoccupant.

La SPBSG mentionne qu'il y a une synergie entre les ports de Gros-Cacouna, Rimouski et Matane et que de ce fait, il n'y a pas de compétition entre les ports. Le potentiel touristique pourrait être développé à Rimouski.

La Première Nation Mi'gmaq sera-t-elle consultée pour le projet du port de Rimouski?

SPBSG : Selon les informations obtenues du MTQ, responsable des consultations autochtones, non. Elle serait par contre consultée pour le projet du port de Matane.

PNWW : Pourquoi le processus d'évaluation d'impact de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada est-il déclenché seulement pour le projet du port de Matane?

SPBSG : L'élément déclencheur de la loi pour le projet de Matane est qu'il y aura un nouveau quai qui accueillera des navires commerciaux de plus de 35 000 TPL.

Port de Matane : Réaménagement du quai existant et ajout d'un poste à quai

Le lien vers l'avis de projet avait été transmis préalablement à la rencontre.

Les représentants de la SPBSG présentent le port et ses infrastructures, les orientations retenues, les grandes étapes du projet, les impacts anticipés et les consultations à venir.

La structure du quai se doit d'être inspectée annuellement et minutieusement afin d'en assurer une opération sécuritaire d'ici à ce que le nouveau quai soit opérationnel.

Une discussion s'ensuit sur les attentes, préoccupations, enjeux et opportunités de la PNWW.

PNWW : Quelle sera la période des travaux?

SPBSG : Dépendra de la méthode de construction et des matériaux utilisés. Il est plus facile de travailler au printemps et en été, mais les travaux pourraient facilement avoir cours 10 mois par année.

PNWW : Les travaux affecteront-ils les activités portuaires?

SPBSG : Les travaux seront planifiés afin de ne pas affecter les activités portuaires.

PNWW : Advenant que les activités portuaires soient affectées, un impact sur les activités portuaires au port de Gros-Cacouna est-il possible?

SPBSG : La plupart des activités ayant cours au port de Matane ne sont pas transférables advenant un arrêt forcé des opérations portuaires de Matane. Seul peut-être le vrac pourrait être transférable.

PNWW : La zone de pêche exploitée par la PNWW est pratiquement collée sur le brise-lame, à une profondeur d'environ 10 mètres le long de la côte. Les travaux pourraient avoir un impact sur cette activité.

SPBSG : Le brise-lame est en bon état. Il n'y a pas de travaux prévus à cet endroit, sauf peut-être pour la voie d'accès, auquel cas les travaux seraient réalisés en milieu terrestre plutôt qu'en milieu hydrique.

PNWW : À quand remonte le dernier dragage?

SPBSG : En 2015. Il s'agissait d'un petit dragage d'entretien.

SPBSG : Une étude sera réalisée afin de connaître les patrons de sédimentation et limiter si possible la sédimentation dans le havre.

SUIVIS / ACTIONS À PRENDRE :

- MTQ : transmettre correspondance pour le début de la consultation officielle pour les projets aux ports de Rimouski et Matane.
- SPBSG : transmettre à la PNWW le plan stratégique de la SPBSG.
- SPBSG : transmettre à la PNWW la cartographie des sites de dépôt des sédiments en eau libre pour Rimouski et Matane.

- PNWW : transmettre à la SPBSG la cartographie des zones de pêche utilisées par la PNWW près du port de Matane.
- SPBSG-PNWW : Prévoir une autre rencontre concernant le projet de programme décennal de dragage au port de Gros-Cacouna début décembre avant le dépôt de l'étude d'impact au MELCC.

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE MATANE

Visite des installations portuaires avec le Secrétariat Mi'gmawei Mawio'mi (SMM)

Jeudi 8 février 2024, 13 h à 14 h 30, au port de Matane

Faits saillants de la visite

Personnes présentes

- Secrétariat Mi'gmawei Mawiomi (SMM)
- Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) (2 personnes)

Déroulement de la visite

- Présentation des différents terminaux situés autour du havre, des différentes entreprises localisées sur les terrains gérés par la SPBSG et leurs opérations.
- Explication des travaux prévus pour le réaménagement du port, de même que les travaux de forage à venir et leur emplacement.

Résumé des échanges

Planification des travaux	• Les forages géotechniques serviront à aller chercher de l'information sur la nature des sols aux emplacements projetés des infrastructures à construire. Ces informations sont utilisées au niveau de l'ingénierie pour concevoir des infrastructures solides et durables. Les résultats des forages peuvent notamment influencer les matériaux utiliser, l'épaisseur des matériaux, les profondeurs d'excavation requises, etc.

Suivis et actions

- SMM :
    - Transmettre l’information sur les activités de la Première Nation au port de Matane et à proximité.
- SPBSG :
    - Transmettre le contact du pêcheur de Listuguj utilisant l’infrastructure Pêches et Océans Canada (Ports pour petits bateaux) dans le havre de Matane.
    - Lorsqu’elles seront connues, transmettre les dates des forages géotechniques en milieu marin pour que le SMM puisse planifier une visite pendant les travaux.

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.

Ils n’ont aucune valeur légale.

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES DE MATANE

Rencontre avec le Secrétariat Mi'gmawei Mawio'mi (SMM)

Mercredi 11 décembre 2024, 8 h 30, par visioconférence

Faits saillants de la rencontre

Personnes présentes

- Secrétariat Mi'gmawei Mawio'mi (SMM) (2 personnes)
- Norda Stelo
- Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) (2 personnes)
- Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD)

Objectif de la rencontre

Présenter le projet de réaménagement du port de Matane et recueillir les préoccupations et suggestions afin de bonifier l'étude d'impact.

Résumé des échanges

Planification des travaux	• Les travaux débuteront au plus tôt en 2027-2028.
Pêche et activités autochtones	• Lors d'une discussion précédente, la SPBSG avait mentionné au SMM qu'un pêcheur de Listuguj pêchait au quai des pêcheurs administré par Pêches et Océans Canada (MPO) au port de Matane. Toutefois, la SPBSG a reçu l'information par le MPO que ce pêcheur ne pêche plus à Matane.

Suivis et actions

- Le SMM transmettra une réponse formelle à la SPBSG vers la mi-janvier 2025.

- La présentation sera transmise aux personnes présentes, de même que le lien vers la vidéo en ligne de l'enregistrement de la présentation.

Ces faits saillants se veulent informels et ne constituent pas un verbatim de la rencontre.

Ils n'ont aucune valeur légale.

Annexe G
Note technique sur le potentiel de valorisation des sédiments à des fins agricoles

Le 15 novembre 2023

Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie
603, avenue Saint-Jérôme
C. P. 222, Matane (Québec) G4W 3N1
À l'attention de Caroline Ratté, Directrice de l'environnement et du développement durable

Objet : **Avis agronomique sur la valorisation de sédiments marins dragués lors des travaux de réfection des installations portuaires exploitées par la Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie à Matane**
Référence d'Englobe : 16-02301790.000-0300-EN-L-0100-00

Madame,

Dans le cadre du projet de réfection des installations portuaires de la Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) à Matane, des sédiments marins seront à gérer à la suite du dragage requis pour assurer une navigation sécuritaire dans le havre. En raison des quantités qui seront à gérer, des questions sur le potentiel de valorisation agricole de ces sédiments marins ont été soulevées. Ainsi, Englobe a été mandatée pour produire un avis agronomique préliminaire à partir des analyses physicochimiques des sédiments disponibles (annexe A).

Le matériel à valoriser étant considéré comme un sol au sens de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE) lorsqu'il est disposé en milieu terrestre, il devra d'abord respecter le critère d'usage du *Guide d'intervention - Protection des sols et réhabilitation des terrains contaminés*. De façon générale, en milieu agricole, c'est le critère A (ou non contaminé) qui s'appliquera. Par la suite, la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* s'appliquera pour la réutilisation des sédiments en territoire agricole. Une autorisation auprès de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) est généralement requise afin d'assurer, notamment, le maintien du potentiel agricole du terrain récepteur.

L'hypothèse étant que les sédiments valorisés ne seront pas contaminés, l'avis émis se limite à une évaluation agronomique préliminaire de leur fertilité et de leur impact potentiel sur les sols agricoles. Les normes généralement utilisées pour les travaux d'aménagement paysager sont les suivantes :

- La norme BNQ 0605-100 - Aménagement paysager à l'aide de végétaux ;
- La norme MTQ 9101 du tome 7 - Matériaux pour aménagement paysager.

Dans le contexte du projet, les sédiments seront comparés aux critères des terreaux pour faciliter l'analyse.

Selon les résultats d'analyse physicochimique, les sédiments contiennent en moyenne environ 8 000 ppm de sodium (Na) et possèdent une conductivité électrique moyenne de 20 mS/cm. Les normes BNQ et MTQ fixent respectivement des conductivités électriques maximales de 1,25 et 3,5 mS/cm, alors qu'une concentration maximale de 135 ppm de sodium est prescrite par la norme MTQ. Les sédiments marins qui seront excavés sont donc hors normes. Il est difficile d'évaluer la fertilité générale puisque les paramètres pertinents (comme le phosphore, le potassium et le magnésium) ont été analysés sur base totale plutôt que par la méthode Mehlich-3. De plus, certains autres paramètres agronomiques nécessaires pour évaluer la fertilité n'ont pas été analysés.

En conclusion, les sédiments marins qui seront excavés dans le contexte du projet possèdent des caractéristiques limitant leur valorisation en milieu agricole. La salinité et la conductivité électrique sont trop élevées pour permettre la croissance adéquate de la plupart des végétaux.

Je vous transmets mes cordiales salutations.



Nicolas Shooner, agr.
Professionnel en environnement
Études environnementales et changements climatiques

ANNEXE

Annexe A Résultats préliminaires de la qualité des sédiments

Registre des révisions et émissions

Nº DE RÉVISION	DATE	DESCRIPTION
0A	15 novembre 2023	Émission de la version finale

Propriété et confidentialité

« Ce document est destiné exclusivement aux fins qui y sont mentionnées. Toute utilisation du rapport doit prendre en considération l'objet et la portée du mandat en vertu duquel le rapport a été préparé ainsi que les limitations et conditions qui y sont spécifiées et l'état des connaissances scientifiques au moment de l'émission du rapport. Englobe Corp. ne fournit aucune garantie ni ne fait aucune représentation autre que celles expressément contenues dans le rapport.

Ce document est l'œuvre d'Englobe Corp. Toute reproduction, diffusion ou adaptation, partielle ou totale, est strictement prohibée sans avoir préalablement obtenu l'autorisation écrite d'Englobe Corp. et de son Client. Pour plus de certitude, l'utilisation d'extraits du rapport est strictement interdite sans l'autorisation écrite d'Englobe Corp. et de son Client, le rapport devant être lu et considéré dans sa forme intégrale.

Aucune information contenue dans ce rapport ne peut être utilisée par un tiers sans l'autorisation écrite d'Englobe Corp. et de son Client. Englobe Corp. se dégage de toute responsabilité pour toute reproduction, diffusion, adaptation ou utilisation non autorisée du rapport.

Si des essais ont été effectués, les résultats de ces essais ne sont valides que pour l'échantillon décrit dans le présent rapport.

Les sous-traitants d'Englobe Corp. qui auraient réalisé des travaux au chantier ou en laboratoire sont dûment évalués selon la procédure relative aux achats de notre système qualité. Pour toute information complémentaire ou de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec votre chargé de projet.

Annexe A
Résultats préliminaires de la qualité des sédiments



ENGLOBE

Annexe A : Résultats préliminaires de la qualité des sédiments

Paramètre	Unité	LDR	Qualité des sédiments en eau salée (EC et MDDEP, 2007)1					RIM[2]	PSRTC[3]			RESC[4]	Résultat analytique																		
													Site d'immersion			Ext.	Havre (original)							Havre (suppl.)					Poste à quai 1	Poste à quai 2						MA-23-B-08	MA-23-F-22
			CER	CSE	CEO	CEP	CEF		« A »	« B »	« C »		MA-23-B-30	MA-23-B-31	MA-23-B-32	TF-23-02	MA-23-B-02	MA-23-B-03	MA-23-B-04	MA-23-B-05	MA-23-B-06	MA-23-B-07	MA-23-B-08	MA-23-F-22	MA-23-B26	MA-23-B28	MA-23-B29	MA-23-B-09	MA-23-F-11	MA-23-F-12	MA-23-F-15	MA-23-F-17	MA-23-F-18	DUPLICATA 1	DUPLICATA 2
Carbone organique total (COT)	mg/kg	0,05	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.																							
Hydrocarbures pétroliers (C_{10}-C_{50})	mg/kg	50	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	(100)	(700)	(3 500)*	10000 (!)	<100	<100	<100	<100	<100		<100				(160)	<100					(130)	(200)	<100	<100	<100	<100	<100
Salinité (conductivité électrique)	mS/cm	0,02	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	(0,7)	(0,7)	(1,4)*	S. O.	-	(22)*	-	(8,6)*	(22)*		(31)*				(23)*	(22)*					(16)*	-	-	-	(16)*	-	-
Soufre total	mg/kg	0,01	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	400	2000	2000	S. O.	-	0,42	-	0,091	0,38		0,47				0,42	0,46					0,51	0,73	0,47	-	0,41	0,38	0,53
Métaux et métalloïdes																																			
Aluminium (Al)	mg/kg	20	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	12000	12000	11000	7500	9800		12000				13000	12000					12000	14000	13000	13000	12000	13000	12000
Antimoine (Sb)	mg/kg	2	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	<2,0	<2,0	<2,0	<2,0	<2,0		<2,0				<2,0	<2,0					<2,0	<2,0	<2,0	<2,0	<2,0	<2,0	<2,0
Argent	mg/kg	2	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	(0,8)	(20)	(40)*	200 (!)	<2,0	<2,0	<2,0	<2,0	<2,0		<2,0				<2,0	<2,0					<2,0	<2,0	<2,0	<2,0	<2,0	<2,0	<2,0
Arsenic	mg/kg	2	4,3	7,2	19	42	150	S. O.	(19)	(30)	(50)*	250 (!)	6,2	5,6	7,6	3,5	5,5		5,8				6,8	5,7					7,5	7,5	7,1	7,2	6,7	6,7	5,7
Baryum	mg/kg	5	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	(350)	(500)	(2 000)*	10000 (!)	62	73	56	15	45		68				88	79					86	91	86	85	88	84	78
Béryllium (Be)	mg/kg	0,5	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	0,55	0,57	<0,50	<0,50	<0,50		0,56				0,67	0,61					0,55	0,64	0,65	0,61	0,58	0,67	0,6
Bismuth (Bi)	mg/kg	5	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0		<5,0				<5,0	<5,0					<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0
Bore (B)	mg/kg	5	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	27	30	28	7,9	50		61				42	40					36	33	40	38	29	41	42
Cadmium	mg/kg	0,1	0,32	0,67	2,1	4,2	7,2	**0,6**	(1,3)	(5)	(20)*	100 (!)	<0,10	0,17	<0,10	<0,10	0,22		0,30				0,28	0,29					0,23	0,32	0,31	0,30	0,23	0,29	0,30
Calcium	mg/kg	30	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	15000	22000	13000	30000	42000		28000				27000	26000					46000	36000	24000	23000	22000	25000	26000
Chrome	mg/kg	2	30	52	96	160	290	S. O.	(100)	(250)	(800)*	4000 (!)	30	30	30	12	22		28				34	31					32	37	33	32	29	33	30
Cuivre	mg/kg	1	11	19	42	110	230	S. O.	(65)	(100)	(500)*	2500 (!)	15	22	14	4,1	17		25				30	27					39	30	35	33	26	28	28
Cobalt	mg/kg	2	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	(25)	(50)	(300)*	1500 (!)	9,2	9,8	8,1	4	6,9		8,7				11	9,5					10	11	9,8	9,8	9,4	10	9,4
Étain	mg/kg	5	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	(5)	(50)	(300)*	1500 (!)	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0		<5,0				<5,0	<5,0					<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0
Fer (Fe)	mg/kg	10	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	24000	25000	23000	16000	21000		24000				27000	26000					32000	30000	27000	26000	26000	27000	25000
Lithium (Li)	mg/kg	10	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	29	32	27	25	33		34				39	36					35	36	38	36	35	38	36
Magnésium (Mg)	mg/kg	10	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	8600	9500	8000	5600	8400		9900				11000	9900					11000	11000	10000	10000	9800	11000	10000
Manganèse	mg/kg	2	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	(1 000)	(1 000)	(2 200)*	11000 (!)	320	340	300	230	230		280				340	300					380	350	310	300	300	330	290
Molybdène	mg/kg	2	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	(2)	(10)	(40)*	200 (!)	<2,0	<2,0	<2,0	<2,0	<2,0		<2,0				<2,0	<2,0					<2,0	<2,0	<2,0	<2,0	<2,0	<2,0	<2,0
Nickel	mg/kg	1	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	(50)	(100)	(500)*	2500 (!)	26	29	24	15	23		28				33	30					32	35	32	32	30	32	30
Mercure	mg/kg	0,05	0,051	0,13	0,29	0,7	1,4	**0,75**	(0,3)	(2)	(10)*	50 (!)	0,052	<0,050	0,062	<0,050	<0,050		<0,050				<0,050	<0,050					<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050	<0,050
Phosphore total	mg/kg	20	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	770	620	850	430	610		680				670	610					630	550	640	670	590	690	630
Potassium (K)	mg/kg	50	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	2600	2200	2400	690	1700		2300				2700	2300					2000	2500	2400	2400	2100	2600	2400
Plomb	mg/kg	5	18	30	54	110	180	S. O.	(40)	(500)	(1 000)*	5000 (!)	11	13	12	<5,0	9,3		11				14	13					18	21	15	14	13	13	13
Sélénium	mg/kg	1	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	(3)	(3)	(10)*	50 (!)	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0		<1,0				<1,0	<1,0					<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0	<1,0
Sodium (Na)	mg/kg	10	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	6500	7900	6800	3200	10000		11000				11000	7600					6100	8100	9400	9400	6000	8800	9400
Strontium (Sr)	mg/kg	10	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	65	93	59	140	220		140				120	120					210	160	110	100	87	110	120
Tellure (Te)	mg/kg	20	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	<20	<20	<20	<20	<20		<20				<20	<20					<20	<20	<20	<20	<20	<20	<20
Thallium (Tl)	mg/kg	2	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	<2,0	<2,0	<2,0	<2,0	<2,0		<2,0				<2,0	<2,0					<2,0	<2,0	<2,0	<2,0	<2,0	<2,0	<2,0
Thorium (Th)	mg/kg	5	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	5,7	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0		<5,0				5,4	<5,0					<5,0	5,1	5,2	5,1	<5,0	5,4	<5,0
Titane (Ti)	mg/kg	5	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	540	400	530	90	220		330				430	370					310	400	380	380	340	430	370
Tungstène (W)	mg/kg	5	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0		<5,0				<5,0	<5,0					<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0
Uranium (U)	mg/kg	5	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0		<5,0				<5,0	<5,0					<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0	<5,0
Vanadium (V)	mg/kg	5	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	35	31	34	11	23		30				35	32					29	34	33	33	30	35	32
Zinc	mg/kg	10	70	120	180	270	430	S. O.	(155)	(500)	(1 500)*	7500 (!)	64	71	64	32	63		72				86	83					96	100	100	91	83	85	82
Zirconium (Zr)	mg/kg	0,1	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	9,6	8,3	8,2	<5,0	7,1		7,2				10	8,8					8,1	10	9,4	9,8	8,5	9,9	8,9
Hydrocarbures aromatiques polycycliques																																			
Naphtalène	mg/kg	0,01	0,017	0,035	0,12	0,39	1,2	S. O.	(0,1)	(5)	(50)*	56 (!)	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010	0,012		0,014				0,019	<0,010					0,011	0,024	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010
Acénaphtylène	mg/kg	0,003	0,0033	0,0059	0,031	0,13	0,34	S. O.	(0,1)	(10)	(100)*	100 (!)	<0,0030	<0,0030	<0,0030	<0,0030	<0,0030		0,0040				<0,0030	<0,0030					<0,0030	0,0032	<0,0030	<0,0030	<0,0030	<0,0030	<0,0030
Acénaphtène	mg/kg	0,003	0,0037	0,0067	0,021	0,089	0,94	S. O.	(0,1)	(10)	(100)*	100 (!)	<0,0030	0,0037	0,0046	<0,0030	0,0130		0,0057				0,0051	0,0042					0,0042	0,0190	<0,0030	0,0045	0,0049	0,0031	0,0040
Fluorène	mg/kg	0,01	0,01	0,021	0,061	0,14	1,2	S. O.	(0,1)	(10)	(100)*	100 (!)	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010	0,019		0,012				<0,010	<0,010					<0,010	0,029	<0,010	0,010	0,010	<0,010	<0,010
Phénanthrène	mg/kg	0,01	0,023	0,087	0,25	0,54	2,1	S. O.	(0,1)	(5)	(50)*	56 (!)	<0,010	0,033	0,047	0,027	(0,140)		0,080				0,044	0,034					0,024	(0,180)	0,034	0,032	0,040	0,029	0,032
Anthracène	mg/kg	0,01	0,016	0,047	0,11	0,24	1,1	S. O.	(0,1)	(10)	(100)*	100 (!)	<0,010	0,013	0,017	<0,010	0,025		0,028				0,016	0,014					0,013	0,032	0,014	0,017	0,017	0,013	0,014
Fluoranthène	mg/kg	0,01	0,027	0,11	0,5	1,5	4,2	S. O.	(0,1)	(10)	(100)*	100 (!)	0,017	0,052	0,078	0,038	(0,160)		(0,120)				0,074	0,06					0,060	(0,180)	0,059	0,067	0,075	0,055	0,058
Pyrène	mg/kg	0,01	0,041	0,15	0,42	1,4	3,8	S. O.	(0,1)	(10)	(100)*	100 (!)	0,015	0,040	0,061	0,027	(0,130)		0,094				0,059	0,045					0,047	(0,140)	0,046	0,050	0,056	0,042	0,042
Benzo (a) anthracène	mg/kg	0,01	0,027	0,075	0,28	0,69	1,9	S. O.	(0,1)	(1)	(10)*	34 (!)	<0,010	0,024	0,035	0,016	0,073		0,066				0,034	0,023					0,018	0,051	0,023	0,024	0,030	0,022	0,021
Chrysène	mg/kg	0,01	0,037	0,11	0,3	0,85	2,2	S. O.	(0,1)	(1)	(10)*	34 (!)	0,015	0,028	0,043	0,017	0,084		0,071				0,044	0,031					0,025	0,070	0,036	0,033	0,035	0,031	0,027
Benzo (b) fluoranthène	mg/kg	0,01	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	(0,1)	(1)	(10)*	S. O.	0,012	0,021	0,033	0,012	0,046		0,041				0,031	0,022					0,017	0,044	0,022	0,025	0,028	0,022	0,021
Benzo (j) fluoranthène	mg/kg	0,01	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	(0,1)	(1)	(10)*	S. O.	<0,010	<0,010	0,017	<0,010	0,026		0,025				0,015	0,011					<0,010	0,023	0,011	0,012	0,015	0,011	0,010
Benzo (k) fluoranthène	mg/kg	0,01	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	(0,1)	(1)	(10)*	S. O.	<0,010	<0,010	0,016	<0,010	0,023		0,023				0,013	<0,010					<0,010	0,022	<0,010	0,011	0,013	0,01	<0,010
Benzo (b,j,k) fluoranthène	mg/kg	0,01	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	(0,1)	(1)	(10)*	136 (!)	0,012	0,021	0,066	0,012	0,095	0,000	0,089	0,000	0,000	0,000	0,059	0,033	0,000	0,000	0,000	0,000	0,017	0,089	0,033	0,048	0,056	0,043	0,031
Benzo (e) pyrène	mg/kg	0,01	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	0,011	0,017	0,026	<0,010	0,038		0,036				0,026	0,018					0,016	0,036	0,021	0,021	0,024	0,021	0,018
Benzo (a) pyrène	mg/kg	0,01	0,034	0,089	0,23	0,76	1,7	S. O.	(0,1)	(1)	(10)*	34 (!)	<0,010	0,017	0,031	0,013	0,052		0,049				0,030	0,019					0,015	0,042	0,021	0,022	0,027	0,021	0,018
Indéno (1,2,3-cd) pyrène	mg/kg	0,01	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	(0,1)	(1)	(10)*	34 (!)	<0,010	0,012	0,022	<0,010	0,028		0,029				0,018	0,013					<0,010	0,026	0,013	0,015	0,017	0,014	0,012
Dibenzo (a,h) anthracène	mg/kg	0,003	0,0033	0,0062	0,043	0,14	0,2	S. O.	(0,1)	(1)	(10)*	82 (!)	<0,0030	<0,0030	0,0046	<0,0030	0,0084		0,0064				0,0041	<0,0030					<0,0030	0,0075	<0,0030	0,0036	0,0044	<0,0030	<0,0030

Paramètre	Unité	LDR	Qualité des sédiments en eau salée (EC et MDDEP, 2007)1					RIM[2]	PSRTC[3]			RESC[4]	Résultat analytique																						
									« A »	« B »	« C »		Site d'immersion			Ext.	Havre (original)							Havre (suppl.)				Poste à quai 1	Poste à quai 2					MA-23-B-08	MA-23-F-22
			CER	CSE	CEO	CEP	CEF						MA-23-B-30	MA-23-B-31	MA-23-B-32	TF-23-02	MA-23-B-02	MA-23-B-03	MA-23-B-04	MA-23-B-05	MA-23-B-06	MA-23-B-07	MA-23-B-08	MA-23-F-22	MA-23-B26	MA-23-B28	MA-23-B29	MA-23-B-09	MA-23-F-11	MA-23-F-12	MA-23-F-15	MA-23-F-17	MA-23-F-18	DUPLICATA 1	DUPLICATA 2
Benzo (g,h,i) pérylène	mg/kg	0,01	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	(0,1)	(1)	(10)*	18 (!)	<0,010	0,012	0,021	<0,010	0,027		0,028				0,019	0,014					0,011	0,025	0,015	0,016	0,018	0,015	0,013
Méthyl-2 naphtalène	mg/kg	0,01	0,016	0,02	0,063	0,2	0,38	S. O.	(0,1)	(1)	(10)*	34 (!)	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010		<0,010				<0,010	<0,010					<0,010	0,035	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010
Méthyl-1 naphtalène	mg/kg	0,01	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	(0,1)	(1)	(10)*	34 (!)	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010		<0,010				<0,010	<0,010					<0,010	0,016	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010
Benzo (c) phénanthrène	mg/kg	0,01	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	(0,1)	(1)	(10)*	56 (!)	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010	0,013		<0,010				<0,010	<0,010					<0,010	<0,011	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010
Méthyl-3 cholanthrène	mg/kg	0,01	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	(0,1)	(1)	(10)*	150 (!)	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010		<0,010				<0,010	<0,010					<0,010	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010
Diméthyl-7,12 benzo (a) anthracène	mg/kg	0,01	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	(0,1)	(1)	(10)*	34 (!)	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010		<0,010				<0,010	<0,010					<0,010	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010
Dibenzo (a,i) pyrène	mg/kg	0,01	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	(0,1)	(1)	(10)*	34 (!)	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010		<0,010				<0,010	<0,010					<0,010	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010
Dibenzo (a,l) pyrène	mg/kg	0,01	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	(0,1)	(1)	(10)*	34 (!)	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010		<0,010				<0,010	<0,010					<0,010	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010
Dibenzo (a,h) pyrène	mg/kg	0,01	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	(0,1)	(1)	(10)*	34 (!)	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010		<0,010				<0,010	<0,010					<0,010	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010
Diméthyl-1,3 naphtalène	mg/kg	0,01	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	(0,1)	(1)	(10)*	34 (!)	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010	<0,019		<0,013				<0,010	<0,010					<0,010	0,016	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010
Triméthyl-2,3,5 naphtalène	mg/kg	0,01	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	(0,1)	(1)	(10)*	34 (!)	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010		<0,010				<0,010	<0,010					<0,010	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010	<0,010
HAP totaux (RIM)	mg/kg	0,01	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	**2,5**	S. O.	S. O.	S. O.	S. O.	0,070	0,273	0,456	0,150	0,487	0,000	0,612	0,000	0,000	0,000	0,451	0,308	0,000	0,000	0,000	0,000	0,261	0,521	0,315	0,363	0,414	0,309	0,290
Biphényles polychlorés																																			
BPC totaux	mg/kg	0,01	0,012	0,022	0,059	0,19	0,49	**0,1**	(0,2)	(1)	(10)*	50 (!)																							

Notes :

- : Non analysé

S. O. : sans objet

1 Source : Critères pour l'évaluation de la qualité des sédiments au Québec et cadres d'application : prévention, dragage et restauration (Environnement Canada et MDDEP, 2007),

Valeur surlignée en vert pâle : concentration d'effets rares

Valeur surlignée en vert : concentration seuil produisant un effet

Valeur surlignée en jaune : concentration d'effets occasionnels

Valeur surlignée en rouge clair : concentration produisant un effet probable

Valeur surlignée en rouge foncé : concentration d'effets fréquents

2 Source : RIM (DORS/2001-275). Les paramètres marqués d'un astérisque sont inclus dans la somme des HAP totaux.

3 Source : Critères provinciaux pour les sols : Guide d'intervention – Protection des sols et réhabilitation des terrains contaminés (PSRTC) du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (Beaulieu, 2021), Annexe 2, Grille des critères génériques pour les sols, Révision : mai 2021

Valeur entre parenthèses (xx) : concentration comprise dans la plage « A-B »

Valeur entre parenthèses et soulignée (xx) : concentration comprise dans la plage « B-C »

Valeur entre parenthèses, soulignée et * (xx)* : concentration supérieure au critère « C »

4 Source : *Règlement sur l'enfouissement des sols contaminés* (RESC)

Valeur marquée d'un point d'exclamation (!) : dépassement de la concentration prescrite par le RESC

Annexe H
Méthode d'évaluation des impacts

H.1 Introduction

L'évaluation des impacts sur l'environnement a pour but de mesurer l'importance des impacts causés par un projet dans un milieu donné.

L'évaluation des impacts s'applique à chaque élément des milieux physique, biologique et humain touché par une ou plusieurs des sources d'impact du projet pendant la période de construction et pendant la période d'exploitation.

L'importance de l'impact est un indicateur synthèse qui constitue un jugement global sur l'impact que pourrait subir un élément du milieu ou une composante du paysage à la suite de la réalisation du projet. L'évaluation de l'importance de l'impact comprend les étapes suivantes :

– la détermination des sources d'impact du projet sur l'élément ;
– la description des mesures d'atténuation applicables ;
– l'évaluation des indicateurs de l'importance de l'impact résiduel, soit l'intensité de l'impact, son étendue et sa durée.

H.2 Sources d'impact

Les sources d'impact correspondent aux aspects du projet qui peuvent avoir une incidence sur le milieu d'insertion. On distingue les sources d'impact liées à la période de construction de celles liées à la période d'exploitation du projet.

Les sources d'impact spécifiques au projet de réaménagement des installations portuaires à Matane sont les suivantes :

– phase construction : aires de chantier et accès, travaux de construction, dragage, transport et immersion des sédiments, transport et circulation, gestion des sédiments contaminés ainsi que démantèlement et remise en état des lieux ;
– phase exploitation : présence des installations portuaires, transport et circulation ainsi qu'exploitation et entretien des installations portuaires.

H.3 Mesures d'atténuation

Il existe deux types de mesures d'atténuation : les mesures d'atténuation courantes et particulières.

Les mesures d'atténuation courantes correspondent aux bonnes pratiques couramment utilisées au Québec et qui réduisent efficacement plusieurs des impacts potentiels liés à la construction, à l'exploitation et à l'entretien d'infrastructures. Ces mesures font partie intégrante des clauses contractuelles que l'entrepreneur mandaté par la SPBSG doit respecter lors de l'exécution de ses projets.

Les mesures d'atténuation particulières ont pour but d'atténuer les impacts particuliers d'un projet dans un milieu donné. Ces mesures sont développées au cas par cas pour chaque projet, en fonction des caractéristiques propres du milieu d'insertion.

Les mesures d'atténuation ont une incidence sur l'intensité de l'impact, sur son étendue ou sur sa durée. Elles contribuent, pour une bonne part, à réduire l'importance de l'impact résiduel.

H.4 Évaluation de l'importance de l'impact résiduel

L'importance de l'impact résiduel d'un projet est la résultante de l'évaluation de trois critères distincts, soit l'intensité, l'étendue et la durée de l'impact. L'importance de l'impact porte sur les éléments des milieux physique, biologique et humain. Le jugement global de l'analyste porte sur l'évaluation de l'impact résiduel, soit l'impact qui subsiste après la mise en œuvre des mesures d'atténuation.

La détermination de l'importance de l'impact résiduel s'appuie sur l'intégration des critères d'intensité, d'étendue et de durée dans une grille d'évaluation (tableau H-1). Elle tient également compte des mesures d'atténuation directement intégrées à la conception du projet. La combinaison des trois critères permet de porter un jugement global sur l'importance de l'impact. Un impact peut être d'importance majeure, moyenne ou mineure.

- Un impact d'importance *majeure* correspond, de façon générale, à une altération profonde de la nature ou de l'utilisation d'un élément valorisé par l'ensemble de la population ou par une grande proportion de la population ou des utilisateurs fréquentant la zone d'étude.
- Un impact d'importance *moyenne* correspond, de façon générale, à une altération partielle de la nature ou de l'utilisation d'un élément valorisé par une proportion limitée de la population ou des utilisateurs fréquentant la zone d'étude.
- Un impact d'importance *mineure* correspond, de façon générale, à une faible altération de la nature ou de l'utilisation d'un élément valorisé par un groupe restreint de personnes.

Tableau H-1 : Grille d'évaluation de l'importance de l'impact résiduel

Intensité	Étendue	Durée	Importance
Forte	Régionale	Longue	Majeure
		Moyenne	Majeure
		Courte	Majeure
	Locale	Longue	Majeure
		Moyenne	Majeure
		Courte	Moyenne
	Ponctuelle	Longue	Majeure
		Moyenne	Moyenne
		Courte	Moyenne
Moyenne	Régionale	Longue	Majeure
		Moyenne	Moyenne
		Courte	Moyenne
	Locale	Longue	Moyenne
		Moyenne	Moyenne
		Courte	Moyenne
	Ponctuelle	Longue	Moyenne
		Moyenne	Moyenne
		Courte	Mineure
Faible	Régionale	Longue	Moyenne
		Moyenne	Moyenne
		Courte	Mineure
	Locale	Longue	Moyenne
		Moyenne	Mineure
		Courte	Mineure
	Ponctuelle	Longue	Mineure
		Moyenne	Mineure
		Courte	Mineure

H.4.1 Intensité de l'impact

Pour les éléments des milieux physique, biologique et humain, l'intensité de l'impact est une indication du degré de perturbation que subit un élément du milieu biologique ou du milieu humain, soit directement, soit à la suite de la modification du milieu physique. L'évaluation de l'intensité tient compte de l'environnement naturel et social dans lequel s'insère la composante du projet, ainsi que de la valorisation de l'élément perturbé. On distingue trois degrés d'intensité, soit fort, moyen et faible :

– L'intensité est *forte* lorsque l'impact détruit l'élément touché, met en cause son intégrité ou son utilisation ou entraîne un changement majeur de sa répartition générale ou de son utilisation dans le milieu.
– L'intensité est *moyenne* lorsque l'impact modifie l'élément touché sans mettre en cause son intégrité ou son utilisation, ou qu'il entraîne une modification limitée de sa répartition générale dans le milieu.
– L'intensité est *faible* lorsque l'impact altère faiblement l'élément sans modifier véritablement sa qualité, sa répartition générale ou son utilisation dans le milieu.

H.4.2 Étendue de l'impact

Pour les éléments des milieux physique, biologique et humain, l'étendue de l'impact est une indication de la superficie du territoire ou de la portion de la population qui est touchée. L'étendue d'un impact peut être régionale, locale ou ponctuelle :

– L'étendue est *régionale* si l'impact sur un élément est ressenti sur un vaste territoire ou s'il touche une grande portion de sa population.
– L'étendue est *locale* si l'impact sur un élément est ressenti dans une portion limitée de la zone d'étude ou de sa population.
– L'étendue est *ponctuelle* si l'impact sur un élément est ressenti dans un espace réduit et circonscrit ou par un nombre peu élevé de personnes.

H.4.3 Durée de l'impact

La durée de l'impact renvoie à la période pendant laquelle les effets seront ressentis dans le milieu. La durée d'un impact peut être longue, moyenne ou courte :

– La durée est *longue* lorsque l'impact est ressenti de façon continue pendant la durée de vie de l'équipement ou, à tout le moins, sur une période beaucoup plus longue que la période de construction. Il s'agit souvent d'un impact permanent et irréversible.
– La durée est *moyenne* lorsque l'impact est ressenti de façon continue, mais sur une période de temps inférieure à la durée de vie des équipements, c'est-à-dire quelques années, généralement entre un an et trois ans.
– La durée est *courte* lorsque l'impact est ressenti à un moment donné et pour une période de temps inférieure à une saison ou pendant une portion limitée de la période de construction.

Annexe I
Plan des mesures d'urgence

SPBSG | Port de Matane
Plan de mesures d'urgence

TABLE DES MATIÈRES

SPBSG | Port de Matane **1**
SITUATION D'URGENCE | SUPPORT 24/7 ..... **4**
Administration **6**
Situation géographique et description générale de la zone portuaire 8
Plan de la zone portuaire 10
Inventaire des produits entreposés **13**
Organisation des mesures d'urgence | Niveaux de gestion **16**
Niveaux de gestion 17
Rôles et responsabilités du Centre de coordination d'urgence 20
Rôles et responsabilités du Centre des opérations d'urgence 21
Équipements pouvant être utiles dans le centre des opérations d'urgence 22
Stratégie de gestion d'urgence 22
Niveaux d'alerte et de mobilisation **25**
Code VERT | Veille 27
Code JAUNE | Alerte 27
Code ROUGE | Mobilisation 28
Schéma de communication 29
Organisations devant être avisées par le centre de coordination d'urgence 31
Communication à la population 32
Médias 32
Rôles et responsabilités | Intervenants internes **33**
Présidente-directrice générale 34
Maître de port et coordonnateur aux mesures d'urgence 36
Agence de sécurité 38
Rôles et responsabilités | Intervenants municipaux **39**
Ville de Matane 40
Service de sécurité incendie de la ville de Matane 40
Sûreté du Québec 41
MELCCFP | Environnement Canada 42
Garde côtière 42
Transport Canada | Sécurité maritime 43
Agence des services frontaliers du Canada 44
Santé Canada 44
CISSS 45
Rôles et responsabilités | Tableau synthèse des responsabilités **46**
Plans particuliers d'intervention | PPI **50**
Organismes potentiellement impliqués 51
Urgence médicale 55
Tireur actif | Prise d'otage 58
Alerte à la bombe | Colis suspect 61
Panne de courant 65
Incendie ou explosion à bord d'un navire à quai 68
Explosion | Incendie de matières dangereuses dans la zone portuaire 72
Fuite de gaz toxiques 75
Déversement de polluants à l'eau 78
Déversement de polluants sur et dans le sol de la zone portuaire 82
Engloutissement | Échouement de bâtiments marins 86
Incident grave | Gestion de foule 90
Cartographie **93**
SPBSG | Plan de site 95

Géomatique ouverte | MSP 95
Trafic maritime 95
Carte | Windy 95
Préparations 96
RÉUNIONS DU COMITÉ DE PLANIFICATION DES MESURES D'URGENCE 98
PROTOCOLES D'ARRIMAGES 99
RENCONTRE RÉTROSPECTIVE POST ÉVÈNEMENT 99
Prévention 102
PRÉVENTION, CONTRÔLE DES RISQUES ET PRÉPARATION 101
CONFORMITÉ RÈGLEMENTAIRE 101
REGISTRES D'INSPECTION ET ENTRETIEN 101
Rétablissement et reprise des activités 104

SITUATION D'URGENCE | SUPPORT 24/7

Pour signaler une situation d'urgence, communiquez immédiatement avec le Maître de port en devoir au 418 562-7094 et communiquez immédiatement avec le **9-1-1**

Rapport d'incident causé par un navire

Administration

Préface

Le plan de mesures d'urgence du Port de Matane a pour objectif :

- D'assurer une prise de mesures adéquates face à une situation d'urgence afin de corriger le plus rapidement et le plus efficacement possible une situation anormale mettant en danger des vies, l'environnement ou les biens de l'organisation ;
- De faciliter l'arrimage des plans de mesures d'urgence des différentes unités d'intervention et des usagers pouvant être appelés à intervenir au Port en situation d'urgence ;
- De favoriser l'utilisation efficace de toutes les ressources disponibles lorsque survient une situation d'urgence dans les limites du Port.

De manière générale, le plan de mesures d'urgence suivant identifie et détaille les rôles et responsabilités de chacun des intervenants internes et externes pouvant être appelés à intervenir au Port de Matane lors de situations d'urgence particulières.

Objectif du plan

Le présent plan de gestion d'urgence vise à fournir au *port de Matane* les outils nécessaires pour réagir rapidement et efficacement lors d'éventuelles situations d'urgence maritime ou terrestre qui pourraient survenir sur le territoire qu'il gère.

Il décrit le mode de gestion des opérations d'urgence spécifiques au *port de Matane* et, par conséquent, ne décrit ni les opérations en temps normal ni les interventions d'urgence qui figurent dans les plans d'urgence des usagers du Port. Lors de travaux majeurs, de construction ou de démolition, l'entrepreneur devra évaluer les risques reliés à ses travaux et réviser le plan de mesures d'urgence actuel du port. Si des risques identifiés ne sont pas présents dans le plan de mesures d'urgence actuel, l'entrepreneur à la responsabilité de faire son propre plan de mesures d'urgence pour ces risques. Cette responsabilité revient à l'entrepreneur puisqu'il n'est pas possible de définir à l'avance tous les travaux qui peuvent être effectués et de tous les couvrir dans ce plan de mesures d'urgence.

Il décrit globalement le rôle des intervenants externes et des partenaires.

Effectifs

Le conseil d'administration décide des orientations du *port de Matane* tandis qu'un employé permanent assure la gestion et l'exploitation au quotidien.

Situation géographique et description générale de la zone portuaire

Le Port de Matane est situé au 1610 rue de Matane-sur-Mer, Matane (Québec), G4W 3M6.

Les installations portuaires du *port de Matane* sont situées à Matane, et ce, sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent.

Description du port

On retrouve au port de Matane plusieurs utilisations du site, dont :

1. Société des traversiers (transport de personnes)
2. Chemin de fer - Traversier rail vers Baie-Comeau (transport de marchandises)
3. Terrains
4. Havre balisé par la Garde côtière canadienne et accessible à l'année.
5. Entré du havre 215 mètres
6. Roulotte avec vocation de bureaux administratifs de QSL
7. Petits réservoirs de propane (faible quantité) QSL
8. Bureau du maître de port avec garage où sont situés la station électrique et le système de caméra
9. Entrepôt de QSL pâte de bois
10. Aire d'entreposages silice et gravier et autres
11. Entreprises locataires, Les Barges de Matane, Le Chantier de Méridien Maritime, l'usine des fruits de mer de l'est.
12. STQ et CN opérant dans le havre(privé)

Enjeux

- Mazoutage de navires
- Incidents impliquant des navires

Est

- Les Barges de Matane inc. (livraison de matériel de construction et construction de maison)

Sud / Sud-Est

- Chantier maritime (Construction de navire et présence de produits dangereux)

Vulnérabilités sur le site du port

- Chemin d'accès principal au port (contrôle de foule)
- Chemin de fer du CN - Traversier rail (wagon(s) stationné(s) temporairement contenant des matières dangereuses - aucune clôture et aucune surveillance active)
- Ondes de tempête (proximité de l'enrochement)
- Inondation (fermeture de la rue du port)
- Opération de transbordement
- Accident de travail
- Entrepôt QSL (petits réservoirs de propane)

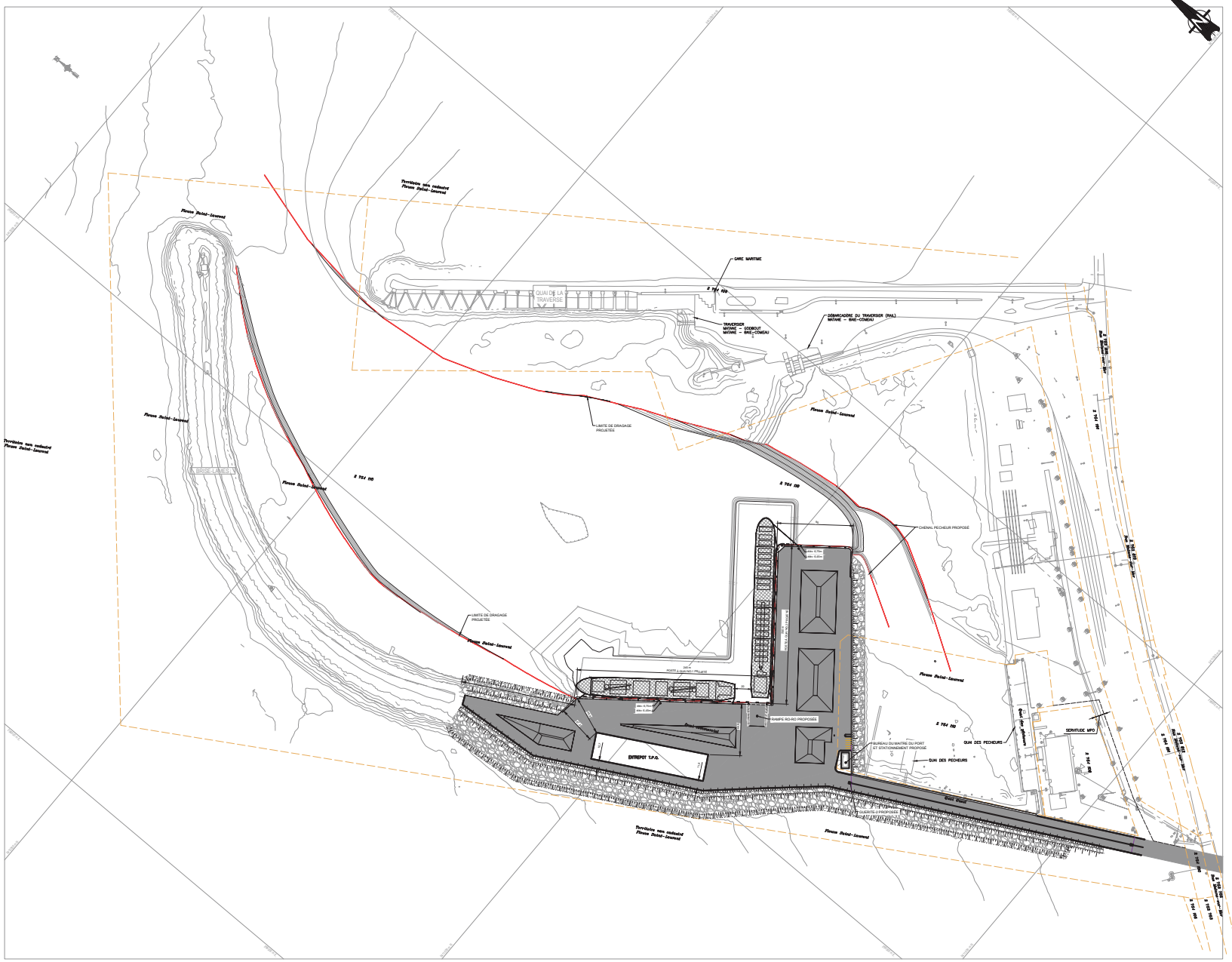
Vulnérabilités à proximité du site

- Pétroles Irving
- Pipeline non actif au port
- Usine de polymère (produits pétroliers)

https://spbsg.com/wp-content/uploads/2022/10/Plan-port-Matane-Installations-portuaires.pdf

Plan du réaménagement projeté de la zone portuaire

A-257



NOTES :

- LES ÉLÉVATIONS SONT EN DONNÉES MARÉGRAPHIQUE.

Norda Stelo inc.
1015, av. Wilfrid-Pelletier
Québec (Québec)
Canada, G1W 0C4
Téléphone: (418) 654-9600
Télécopieur: (418) 654-9699
www.norda.com

LÉGENDE

	Existant	Proposé
Niveau de terrain	100.000	100.00
Pente de drainage	PENTE	PENTE
Note au plan	X	X
Ligne d'emprise et de lot		
Mur		
Boisé, déboisement		
Haie		
Arbre feuillu, Conifère, Arbuste		
Poteau téléphonique / Électrique Électrique et téléphonique Avec transformateur Avec lampadaire simple		
Poteau guide, Hauban		
Câble électrique aérien		
Câble électrique souterrain		
Conduite de gaz souterrain		
Poteau enseigne		
Bord pavage		
Bord gravier		
Trottoir		
Bordure		
Ponceau		
Fossé		
Haut de talus		
Bas de talus		
Clôture		
Conduite d'aqueduc		
Entrée de service A= aqueduc (20mm3 sauf si indiqué) S= sanitaire (125mm3 sauf si indiqué) Pv= pluvial (150mm3 sauf si indiqué)		
Vanne d'aqueduc		
Bouche d'incendie		
Bouchon		
Réduit		
Conduite de refoulement		
Regard et égout sanitaire		
Regard et égout combiné		
Regard et égout pluvial		
Regard-puisard		
Puisard		
Glissière de sécurité		
Puits d'exploration / Forage	PU-XX F-XX	
Sondage géotechnique	S-XX	S-XX
Élément à désaffecter		D
Élément à raccorder		R
Élément à conserver		C
Élément à enlever		E

NE PAS UTILISER POUR CONSTRUCTION

CE DESSIN ET TOUTES LES INFORMATIONS QU'IL CONTIENT SONT LA PROPRIÉTÉ EXCLUSIVE DE NORDA STELO INC. IL EST STRICTEMENT INTERDIT DE COMMUNIQUER OU D'UTILISER SON CONTENU À D'AUTRES FINS QUE CELLES PRÉVUES ORIGINALEMENT OU POUVANT ÊTRE PRÉJUDICIABLES AUX INTÉRÊTS DE NORDA STELO INC. TOUTE REPRODUCTION DE CE DESSIN EST INTERDITE ET IL DOIT ÊTRE RETOURNÉ SUR DEMANDE.

NO	DATE	RAISON
0A	2024-01-08	POUR COMMENTAIRE

REGISTRE DES ÉMISSIONS

SCEAUX:

CLIENT:
Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie
Québec

No PROJET CLIENT : -

PROJET:
RÉAMÉNAGEMENT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE MATANE

TITRE:
MESURE D'URGENCE
VUE EN PLAN

CONÇU :
DESSINÉ : Serge Noury
VÉRIFIÉ :
APPROUVÉ : Stephan Ferrero, Ing.

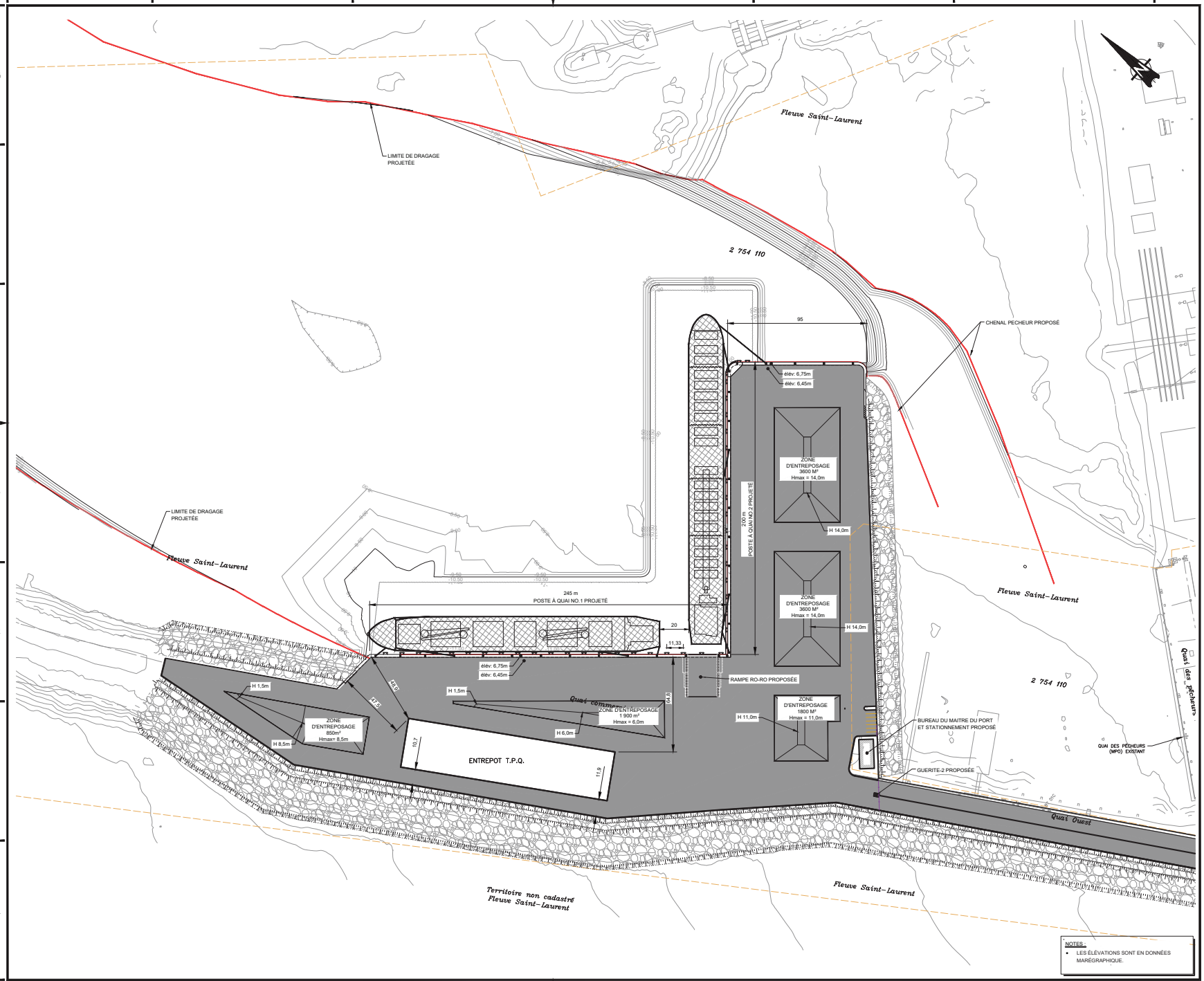
ÉCHELLE :
HOR. 0 10.0 20.0 30.0 40.0 ÉCHELLE: 1:1000

DIMENSIONS EN : METRES	121119_001_MU	01 de 20	0A
DATE : 2024-10-18	N° PROJET	N° DU DOC.	PAGE	REV.

FORMAT B1 (1000 x 707) VER.

FICHIER: C:\1119\DAO\01-MESURE URGENCE\1-DAO\PRESENTATION MUU.DWG
IMPRIMÉ LE: 2024-10-18 ENREGISTRÉ LE: 2024-10-18 ENREGISTRÉ PAR: C:\1119\DAO\DESSINS CONSTRUCTION\DESSINS_DWG_DWG

A-258



NOTES :

- LES ÉLÉVATIONS SONT EN DONNÉES MARÉGRAPHIQUE.

Norda Stelo inc.
1015, av. Wilfrid-Pelletier
Québec (Québec)
Canada, G1W 0C4
Téléphone: (418) 654-9600
Télécopieur: (418) 654-9699
www.norda.com

LÉGENDE

	Existant	Proposé
Niveau de terrain	100.000	100.00
Pente de drainage	PENTE	PENTE
Note au plan	X	X
Ligne d'emprise et de lot		
Mur		
Boisé, déboisement		
Haie		
Arbre feuillu, Conifère, Arbuste		
Poteau téléphonique / Électrique Électrique et téléphonique Avec transformateur Avec lampadaire		
Poteau guide, Hauban		
Câble électrique aérien		
Câble électrique souterrain		
Conduite de gaz souterrain		
Poteau enseigne		
Bord pavage		
Bord gravier		
Trottoir		
Bordure		
Ponceau		
Fossé		
Haut de talus		
Bas de talus		
Clôture		
Conduite d'aqueduc		
Entrée de service A= aqueduc (20mm∅ sauf si indiqué) S= sanitaire (125mm∅ sauf si indiqué) Pv= pluvial (150mm∅ sauf si indiqué)		
Vanne d'aqueduc		
Bouche d'incendie		
Bouchon		
Réduit		
Conduite de refoulement		
Regard et égout sanitaire		
Regard et égout combiné		
Regard et égout pluvial		
Regard-puisard		
Puisard		
Glissière de sécurité		
Puits d'exploration / Forage	PU-XX	PU-XX F-XX
Sondage géotechnique	F-XX	S-XX
Élément à désaffecter		D
Élément à raccorder		R
Élément à conserver		C
Élément à enlever		E

NE PAS UTILISER POUR CONSTRUCTION

AVIS DE DROIT CONCERNANT LA CONFIDENTIALITÉ
CE DESSIN ET TOUTES LES INFORMATIONS QUI Y CONTIENT SONT LA PROPRIÉTÉ EXCLUSIVE DE NORDA STELO INC. IL EST STRICTEMENT INTERDIT DE COMMUNIQUER OU D'UTILISER SON CONTENU À D'AUTRES FINS QUE CELLES PRÉVUES ORIGINALEMENT OU POUVANT ÊTRE PRÉJUDICIABLES AUX INTÉRÊTS DE NORDA STELO INC. TOUTE REPRODUCTION DE CE DESSIN EST INTERDITE ET IL DOIT ÊTRE RETOURNÉ SUR DEMANDE.

NO	DATE	RAISON
0A	2024-01-09	POUR COMMENTAIRE

REGISTRE DES ÉMISSIONS

SCEAUX:

CLIENT:
Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie
Québec

No PROJET CLIENT : -

PROJET:
RÉAMÉNAGEMENT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE MATANE

TITRE:
MESURE D'URGENCE
VUE EN PLAN - 2

CONÇU :
DESSINÉ : Serge Noury
VÉRIFIÉ :
APPROUVÉ : Stephan Ferrero, Ing.

ÉCHELLE :
HOR. 0 10.0 20.0 30.0 40.0 ÉCHELLE: 1:1000

DIMENSIONS EN : METRE	121119 .001	MU	02 de 20	0A
DATE : 2024-10-18	N° PROJET	N° DOC.	PAGE	REV.

FORMAT B1 (1000 x 707) VER.

FICHIER: 121119-MESURE URGENCE-2.DWG PRÉSENTATION: MU-02
IMPRIMÉ LE: 2024-10-18 ENREGISTRÉ LE : 2024-10-18 DESSINÉ PAR: C:\2121119-MATANE-CONSTRUCTION-DESIGN\02_DWG_CAD\

Inventaire des produits entreposés

Projet :Réaménagement des installations portuaires de Matane

de projet : 121119.001 **révision 01** **Date:** 24 avril 2024

Par: Jacques Talbot, ing. **Approuvé par:** Jean-Pierre Harrison

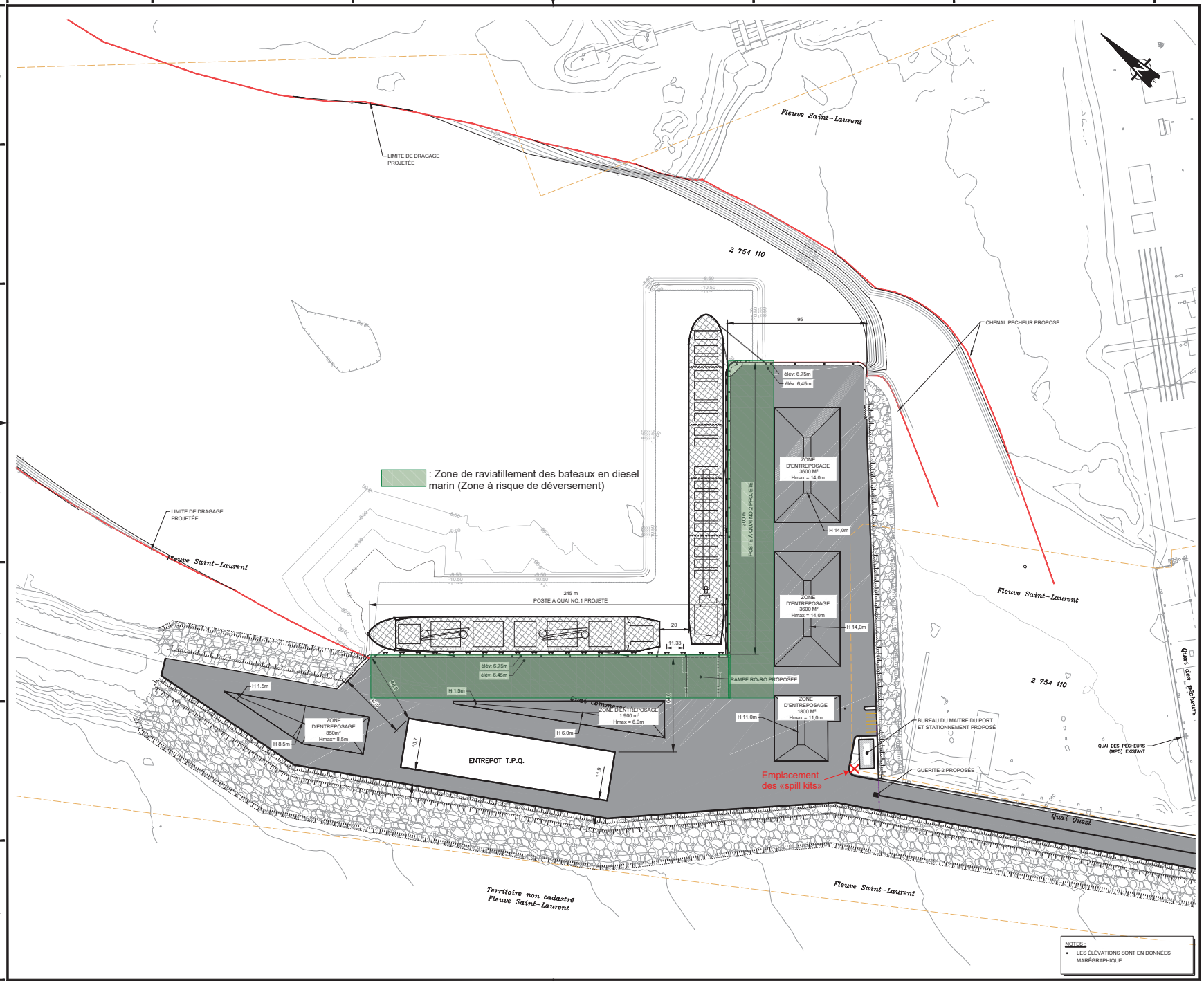
Titre du document: Inventaire des produits et substances entreposées et transbordées aux nouvelles installations portuaires

# CAS	Nom de la substance	Inventaire maximal sur site (Unités)	Produit répertorié comme substance dangeureuse*	Commentaire**
Substances entreposées en permanence				
N/A	Pâte de bois (PCTMB)	15000 (TMA)	Non	Entreposage courte durée
14808-60-7	Silice	22000 (TM)	Non	Entreposage courte durée
N/A	Gravier	8000 (TM)	Non	Entreposage courte durée
N/A	Maison pré-fabriquées	variable	Non	Entreposage courte durée
Substances entreposées ou transbordées temporairement				
77650-28-3	Diesel marin	58 (m3) (2 camions à fois max)	Non	Ravitaillement des navires / Doit être traité dans le PMU/
voir comm	Sel de voirie	13000 (TM)	Non	Entreposage courte durée. Mélage de chlorures de calcium, magnésium, sodium et potassium.
8052-42-4	Bitume	87 (m3) (3 camions à fois max)	Non	Un essai de transbordement de navire à camion a été réalisé. Cette activité n'est pas courante et ne s'est pas reproduite suite à l'essai.

* Selon guide du CRAIM

** Définir l'activité associée

A-261



NOTES :

- LES ÉLÉVATIONS SONT EN DONNÉES MARÉGRAPHIQUE.

Norda Stelo inc.
1015, av. Wilfrid-Pelletier
Québec (Québec)
Canada, G1W 0C4
Téléphone: (418) 654-9600
Télécopieur: (418) 654-9699
www.norda.com

LÉGENDE

	Existant	Proposé
Niveau de terrain	100.000	100.00
Pente de drainage	PENTE	PENTE
Note au plan	X	X
Ligne d'emprise et de lot		
Mur		
Boisé, déboisement		
Haie		
Arbre feuillu, Conifère, Arbuste		
Poteau téléphonique / Électrique		
Électrique et téléphonique		
Avec transformateur		
Avec lampadaire simple		
Poteau guide, Hauban		
Câble électrique aérien		
Câble électrique souterrain		
Conduite de gaz souterrain		
Poteau enseigne		
Bord pavage		
Bord gravier		
Trottoir		
Bordure		
Ponceau		
Fossé		
Haut de talus		
Bas de talus		
Clôture		
Conduite d'aqueduc		
Entrée de service A= aqueduc (20mm∅ sauf si indiqué) S= sanitaire (125mm∅ sauf si indiqué) Pl= pluvial (150mm∅ sauf si indiqué)		
Vanne d'aqueduc		
Bouche d'incendie		
Bouchon		
Réduit		
Conduite de refoulement		
Regard et égout sanitaire		
Regard et égout combiné		
Regard et égout pluvial		
Regard-puisard		
Puisard		
Glissière de sécurité		
Puits d'exploration / Forage	PU-XX	F-XX
Sondage géotechnique	S-XX	S-XX
Élément à désaffecter		
Élément à raccorder		
Élément à conserver		
Élément à enlever		

NE PAS UTILISER POUR CONSTRUCTION

AVIS DE DROIT CONCERNANT LA CONFIDENTIALITÉ
CE DESSIN ET TOUTES LES INFORMATIONS QUI Y CONTIENT SONT LA PROPRIÉTÉ EXCLUSIVE DE NORDA STELO INC. IL EST STRICTEMENT INTERDIT DE COMMUNIQUER OU D'UTILISER SON CONTENU À D'AUTRES FINS QUE CELLES PRÉVUES ORIGINALEMENT OU POUVANT ÊTRE PRÉJUDICIABLES AUX INTÉRÊTS DE NORDA STELO INC. TOUTE REPRODUCTION DE CE DESSIN EST INTERDITE ET IL DOIT ÊTRE RETOURNÉ SUR DEMANDE.

NO	DATE	REGISTRE DES ÉMISSIONS	DESSINÉ PAR
0A	2024-01-09	POUR COMMENTAIRE	

SCEAUX :

CLIENT :
Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie
Québec

No PROJET CLIENT : -

PROJET :
RÉAMÉNAGEMENT DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE MATANE

TITRE :
MESURE D'URGENCE
VUE EN PLAN - 2

CONÇU :
DESSINÉ : Serge Noury
VÉRIFIÉ :
APPROUVÉ : Stephan Ferrero, Ing.

ÉCHELLE :
HOR. 0 10.0 20.0 30.0 40.0 ÉCHELLE: 1:1000

DIMENSIONS EN : METRE	121119 .001	MU	02 de 20	0A
DATE : 2024-10-18	N° PROJET	N° DOC.	PAGE	REV.

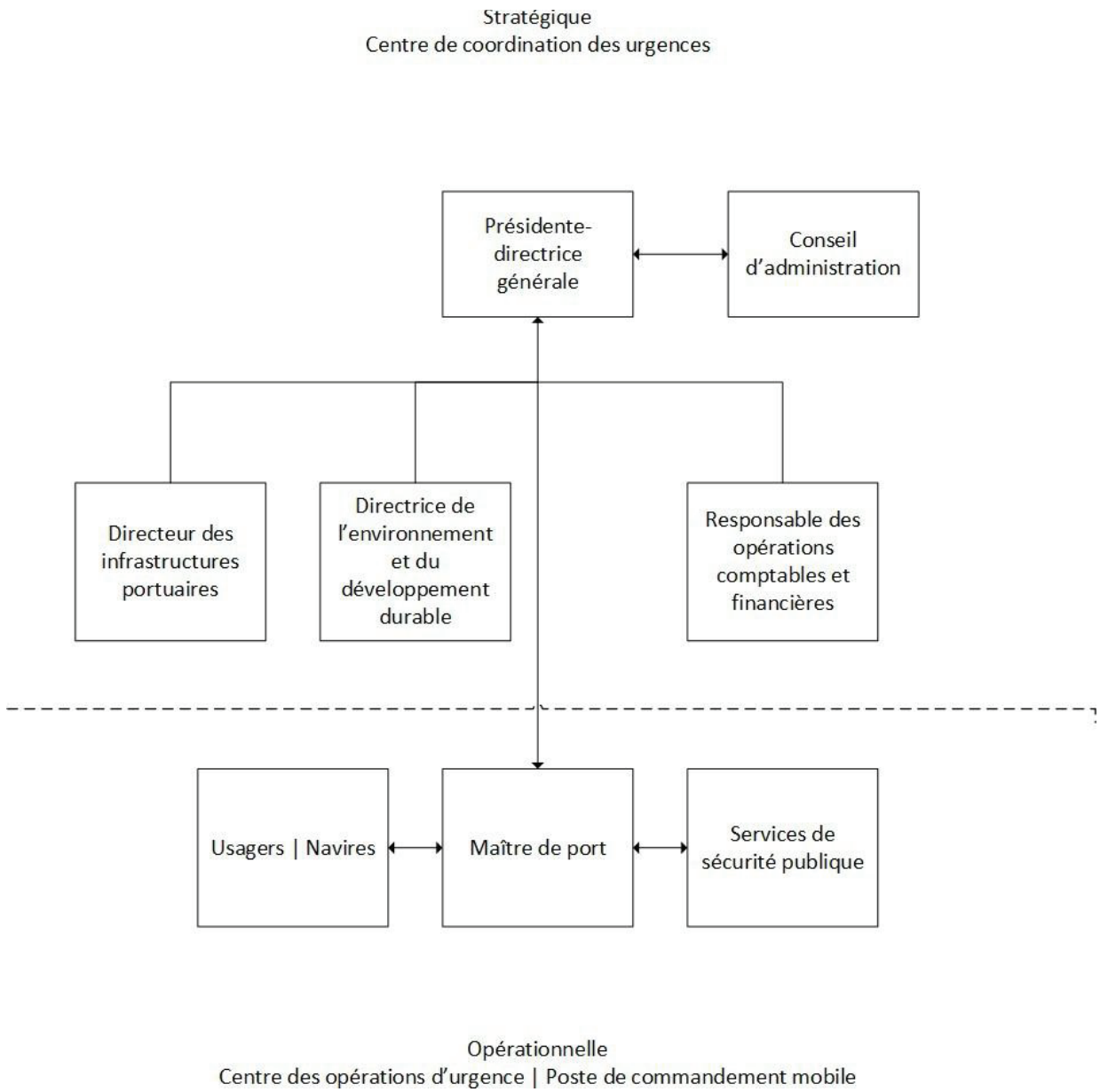
FORMAT B1 (1000 x 707) VER.

Organisation des mesures d'urgence | Niveaux de gestion

Niveaux de gestion

La structure de réponse de la SPSBG s'articule autour de deux niveaux de gestion :

- La gestion opérationnelle
- La gestion stratégique



La gestion opérationnelle

La gestion opérationnelle fait référence aux activités d'urgence sur le site du sinistre.

Elle se concrétise par la mise en place d'un centre des opérations d'urgence sur le site du sinistre.

C'est à ce niveau que s'effectue la gestion des tâches et des premières actions d'intervention visant à protéger les personnes, sauvegarder les actifs, préserver l'environnement, en plus de rétablir les services.

Le centre des opérations des urgences est sous la responsabilité du maître de port qui agit à titre de coordonnateur des mesures d'urgence.

La gestion stratégique

La gestion stratégique fait référence à la gestion des enjeux et des impacts à moyen et long terme des services et des ressources. Elle vient appuyer le maître de port dans sa gestion tactique de l'événement.

Ce niveau de gestion s'actualise par l'ouverture du centre de coordination des urgences, dont les intervenants constituent le comité de coordination des mesures d'urgence.

Le centre de coordination des urgences est sous la responsabilité de la présidente-directrice générale.

Rôles et responsabilités du Centre de coordination d'urgence

Une fois qu'il est requis de mobiliser le comité de coordination d'urgence, celui-ci a le mandat de :

- Établir les faits et évaluer les enjeux (opérations et communications)
- Confirmer et déclarer le déploiement du plan de mesures d'urgence de la SPBSG
- Évaluer et anticiper les conséquences de nature sociopolitique, économique, informationnelle, humaine et opérationnelle de l'événement pour le laps de temps [12-48] heures
- Approuver les demandes budgétaires reliées à la réponse à l'événement
- Assurer la cohérence et robustesse des actions reliées aux activités de communication
- Approuver et autoriser l'application des mesures d'intervention opérationnelles
- Appuyer le centre des opérations d'urgence
- Établir des liens de communication avec les parties prenantes concernées
- Déployer le plan de communication et les différentes activités qui en découlent
- Valider et autoriser la diffusion de communiqués internes et externes
- Déterminer les stratégies de l'organisation quant au rétablissement rapide et au retour aux activités normales
- S'assurer que les procédures prévues soient suivies
- Affecter les ressources
- Assigner les responsabilités
- Assurer la coordination avec les autorités au niveau stratégique
- Veiller aux droits et aux intérêts de l'organisation
- Élaborer la stratégie de communication et l'actualiser au besoin
- Gérer les communications et les relations avec les médias traditionnels et sociaux
- Gérer les communications et les relations avec les parties prenantes

Le centre de coordination d'urgence adresse la gestion des conséquences à moyen et long terme.

Pour obtenir les détails concernant les rôles et responsabilités des membres du centre de coordination d'urgence, veuillez vous référer à la section Rôles et responsabilités | Intervenants internes

Rôles et responsabilités du Centre des opérations d'urgence

Le centre des opérations d'urgence est de niveau opérationnel. C'est de cet endroit que sont déployées les premières mesures d'intervention.

Il adresse la gestion des conséquences à court terme.

Il est en lien direct avec le centre de coordination d'urgence et est sous la direction du coordonnateur des mesures d'urgence (Maître de port).

Actions mises en place par le centre des opérations d'urgence :

- S'assurer que l'alerte et la mobilisation sont bien enclenchées
- Effectuer la coordination de l'application des consignes en cas d'urgence
- Assurer l'arrimage opérationnel entre les différents services d'urgence et la SPBSG
- Transmettre des rapports de situation au centre de coordination d'urgence
- Coordonner la gestion de l'évacuation ou de mise à l'abri si requis

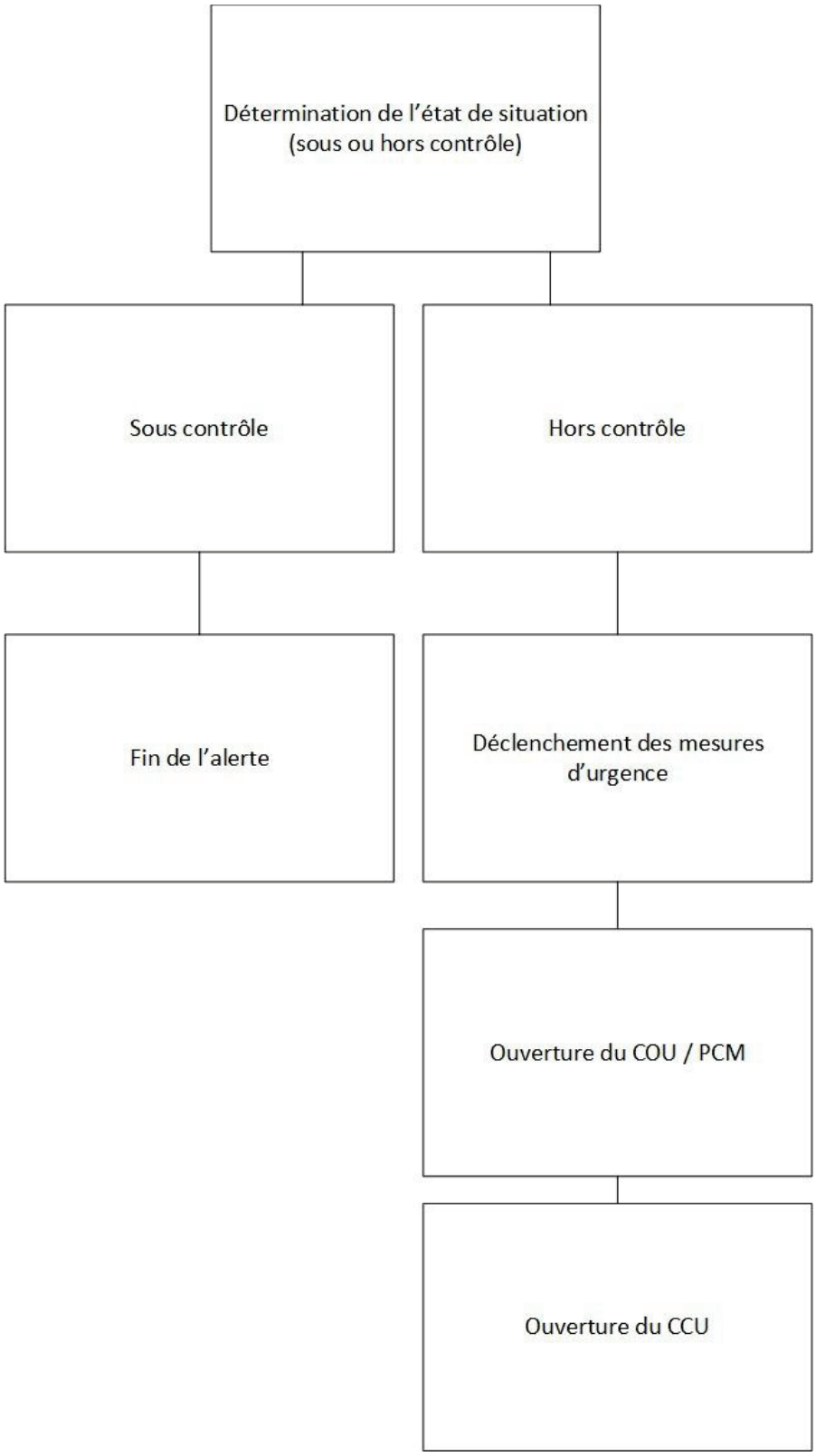
Pour obtenir les détails concernant les rôles et responsabilités des membres du centre des opérations d'urgence, veuillez vous référer à la section Rôles et responsabilités | Intervenants internes

Équipements pouvant être utiles dans le centre des opérations d'urgence

Les équipements suivants peuvent être utiles lors de la gestion d'un sinistre, dont :

- Copie du plan de mesures d'urgence
- Équipements de téléphonie (main libre, etc.)
- Radios portatives (fréquence terrestre)
- Barre(s) d'alimentation
- Articles de bureau
- Plans d'architecture
- Bottins des ressources
- Ensemble de premiers soins
- Autre(s)

Stratégie de gestion d'urgence


Détermination de l'état de situation (sous ou hors contrôle)
Sous contrôle
Hors contrôle
Fin de l'alerte
Déclenchement des mesures d'urgence
Ouverture du COU / PCM
Ouverture du CCU

Niveaux d'alerte et de mobilisation

Le plan de mesures d'urgence comprend trois niveaux d'alerte et mobilisation, chacun correspondant à un code de couleur (vert, jaune et rouge).

Personnes à alerter selon le niveau | Liste de mobilisation

Code VERT | Veille

Le code **VERT** désigne la mise en VEILLE de l'organisation à la suite d'un événement réel ou appréhendé, qui pourrait nécessiter la mobilisation éventuelle des intervenants stratégiques et opérationnels.

Il s'agit du premier niveau du schéma d'alerte et de mobilisation du PMU de la SPBSG.

Lorsqu'il est émis, les personnes suivantes sont informées de l'avis de veille :

- La PDG
- Les membres du comité de coordination des mesures d'urgence
- Les partenaires de la SPBSG (entreprises liées)
- Le comité municipal de sécurité civil de la municipalité de Matane

Outre la diffusion de l'avis de veille, l'employé de la SPBSG assigné à l'ouverture du centre de coordination de mesures d'urgence doit être en disponibilité afin qu'il soit prêt à pouvoir le déployer.

Code JAUNE | Alerte

Le code **JAUNE** désigne l'ALERTE des membres de l'organisation.

Il s'agit du deuxième niveau du schéma d'alerte et de mobilisation du plan de mesures d'urgence de la SPBSG.

Lorsqu'il est émis, les personnes suivantes sont alertées :

- La PDG
- Les membres du centre de coordination d'urgence
- Les partenaires de la SPBSG (entreprises liées)
- Le comité municipal de sécurité civile de la municipalité de Matane
- Le centre des opérations gouvernemental du gouvernement du Québec (ils ont la responsabilité d'aviser les ministères et organismes concernés)

Outre la diffusion de l'alerte par un employé de la SPBSG, on doit par ailleurs faire ouvrir le centre de coordination par le Maître de port qui a été préalablement mis en veille lors de l'émission du code vert.

Il est possible de passer au code jaune sans avoir préalablement mis l'organisation en veille (code vert).

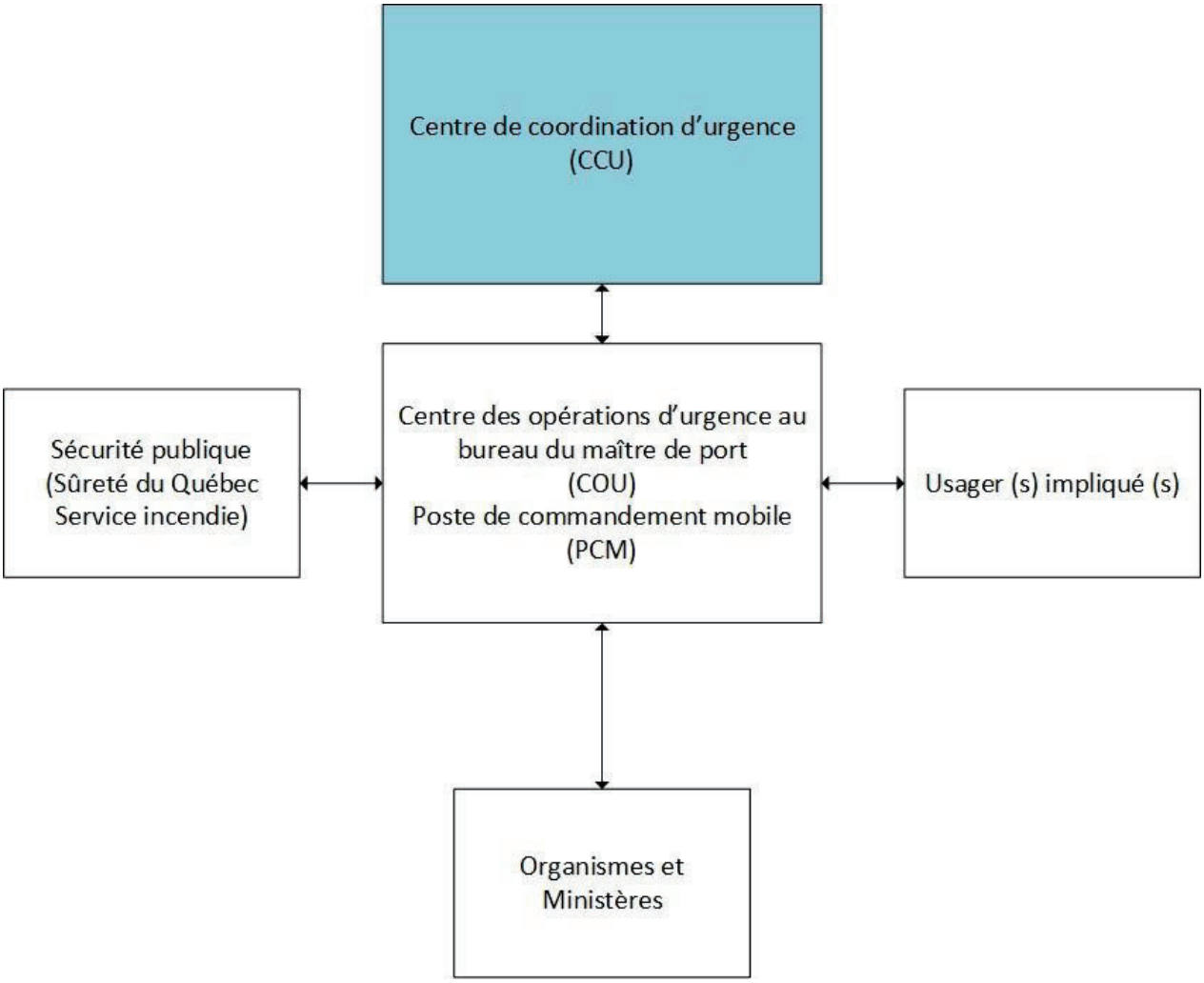
Code ROUGE | Mobilisation

Le code **ROUGE** désigne l'ALERTE ET LA MOBILISATION de tous les intervenants de l'organisation devant jouer un rôle dans le plan de mesures d'urgence de l'organisation, ainsi que l'alerte à tous les partenaires gouvernementaux, privés et publics concernés.

Il s'agit du troisième et plus élevé niveau du schéma d'alerte et de mobilisation du plan de mesures d'urgence de la SPBSG.

Il est possible de passer au code rouge sans avoir préalablement mis l'organisation en veille (code vert) ou en alerte (code jaune).

Schéma de communication



Après le déclenchement d'une urgence, le centre des opérations d'urgence et le centre de coordination d'urgence sont mis en opération. Le point de rencontre du poste de commandement mobile est également défini.

Durant le déroulement d'une situation d'urgence, les services d'urgence prennent le contrôle des communications en regard avec l'intervention et les communications s'effectuent comme décrit dans le schéma ci-dessous.

Le centre des opérations d'urgence peut remplacer le poste de commandement mobile ou vice versa.

Les équipements de communication disponibles sont : téléphone, radio émetteur / récepteur avec plage de fréquence maritime.

Organisations devant être avisées par le centre de coordination d'urgence

Lors du déclenchement des mesures d'urgence (veille, alerte, mobilisation), le centre de coordination d'urgence avise les organisations suivantes au besoin :

- Présidente-directrice générale
- Conseiller juridique
- Centre des opérations gouvernementales (COG)
- Hydro-Québec
- Santé Canada
- Garde côtière canadienne
- MELCCFP
- Environnement et Changements climatiques Canada
- Sécurité civile de Matane | Coordonnateur municipal de sécurité civile
- Agence de la santé et des services sociaux
- Autres entreprises à proximité du port (au besoin)

Communication à la population

Advenant un événement, le Maître de port de Matane communiquera directement avec le coordonnateur municipal de sécurité civile de la Ville de Matane. La ville de Matane est responsable de la communication à ses citoyens.

Pour les communications, l'organisation municipale de sécurité civile utilise les moyens suivants :

- Automate d'appel COMALERTE pour la notification de masse à la population ;
- La ville de Matane utilise également les médias sociaux, leur site web et les médias traditionnels, au besoin.

Médias

Un point de presse pourra être aménagé à proximité du site, selon le cas. Les services d'urgence sont mandatés pour le mettre en opération lors d'une urgence.

Sauf exception, la présidente-directrice générale du *port de Matane* est quant à elle mandatée pour s'occuper des relations publiques.

Rôles et responsabilités | Intervenants internes

Présidente-directrice générale

Avant l'urgence

- Exerce un leadership exemplaire au sein de l'organisation en matière de gestion des mesures d'urgence (planification, organisation, direction et contrôle), en s'assurant que le Plan de gestion d'urgence est connu de tous les intervenants, y compris des partenaires importants tels que la Municipalité de Matane et plusieurs entités gouvernementales du provincial et fédéral

Pendant l'urgence

(Autorité : Dirige tous les intervenants du Port)

- Met en œuvre, de façon partielle ou générale, le plan d'urgence
- Coordonne les activités du centre de coordination d'urgence et du centre des opérations d'urgence
- Supporte l'affectation de ressources additionnelles nécessaires aux opérations d'urgence tant au niveau financier que du personnel
- Demande au besoin l'aide des ministères ou organismes fédéraux et provinciaux
- Gère les relations publiques en :
    - Assumant toutes les communications verbales avec les médias et la population
    - Informant les gestionnaires supérieurs des ministères, y compris le ministre
    - Se tenant au courant de l'évolution de l'urgence
    - S'assurant que toutes les demandes des médias lui sont adressées
    - Établissant des contacts auprès des coordonnateurs des affaires publiques des autres organismes impliqués
    - Accueillant les visiteurs sur les lieux de l'intervention (journalistes, VIP, politiciens, etc.) en collaboration avec les partenaires
    - Rédigeant ou vérifiant les communiqués de presse
    - Convoquant des conférences de presse
    - Accordant des entrevues aux médias
    - Tenant à jour un journal de presse (coupures de journaux / photos / communiqués, etc.) ainsi que les dossiers pertinents aux actions quotidiennes
- Assiste aux rencontres avec les avocats et les procureurs des compagnies impliquées dans l'incident
- Maintient un contact étroit avec le conseil d'administration de la SPBSG et avec les ministres concernés
- Tient un registre chronologique de toutes ses actions

Après l'urgence

- Participe à la rencontre de rétroaction (*débriefing*)
- Assure le suivi financier
- Apporte des recommandations au conseil d'administration
- Participe à la mise à jour du plan d'urgence en y apportant les modifications nécessaires

Maître de port et coordonnateur aux mesures d'urgence

Avant l'urgence

Assure un rôle de " *leader* " en tant que responsable du plan de mesures d'urgence, notamment en :

- Sensibilisant les employés de la SPBSG
- Publicisant le plan auprès des usagers et des partenaires et en maintenant des contacts étroits avec eux
- Déléguant des responsabilités additionnelles à certains membres du personnel de la SPBSG afin de partager le volume de travail anticipé, favorisant la relève, du moins l'allégement des tâches de certaines autorités.

Dirige toutes les activités reliées à la planification et à la gestion des mesures d'urgence, particulièrement en ce qui a trait au développement et à la tenue à jour du plan de gestion des urgences portuaires comprenant :

- L'identification des risques et des stratégies qui s'y rattachent
- Le réseau d'alerte et de mobilisation ainsi que le bottin des ressources
- Les communications avec les usagers
- La participation aux exercices et aux autres formations.

Pendant l'urgence

(**Autorité :** Dirige l'équipe d'intervention sur le site)

(**Supérieur immédiat :** PDG)

- Compose le 9-1-1
- Se rend sur le site de l'incident aussitôt alerté afin d'évaluer l'événement et l'implication du Port et applique les stratégies de gestion d'intervention
- Évalue son besoin en ressources d'intervention
- Déclenche le réseau d'alerte et de mobilisation des intervenants et partenaires pré-

identifiés dans le plan de gestion d'urgence approprié
- Identifie, organise le centre des opérations d'urgence et convoque les réunions
- Participe au développement des plans d'action ad hoc avec les autres intervenants sur le terrain ainsi qu'à leur exécution
- *Tout en tenant compte des expertises et des responsabilités* de chacun des intervenants du centre des opérations d'urgence, applique les stratégies du plan de gestion d'urgence du Port, comme l'évacuation des usagers de la zone portuaire et industrielle par voies terrestre, maritime et aérienne, le cas échéant
- Garde contact avec les usagers impliqués
- Complète un rapport chronologique de toutes ses actions durant toute l'intervention
- Il est le dernier à quitter les lieux

Après l'urgence

- Organise la rencontre de rétroaction (*débriefing*) avec le personnel de la Société et/ou les usagers et partenaires
- Participe à la mise à jour du plan d'urgence en y apportant les modifications nécessaires
- Assure le suivi des modifications dans les copies des plans d'urgence des clients impliqués, si nécessaire
- Participe à l'établissement du prix de revient de l'urgence.

Agence de sécurité

- Fournit, sur demande, du personnel formé afin de supporter les opérations requérant de la sécurité accrue.
- Assure des relèves d’équipes lors d’évènements de longue durée.

Rôles et responsabilités | Intervenants municipaux

Ville de Matane

Les autorités de la ville de Matane participent avec leurs partenaires, dont les autorités du Port, à la planification des mesures pour contrer les urgences liées aux activités portuaires de Matane, de même que celles liées au transport de matières dangereuses (par camion, ou par bateau).

Advenant un événement au port de Matane, la ville sera responsable de l'alerte à la population, et ce, via le coordonnateur municipal de sécurité civile, soit le directeur général de la ville de Matane.

Service de sécurité incendie de la ville de Matane

Le Service de sécurité incendie de la Ville de Matane est responsable de :

- La concertation entre les autorités du Port et les divers intervenants, y compris le *Service de protection incendie*, est partie intégrante de la philosophie de gestion des urgences portuaires. Le développement et l'application des stratégies d'intervention opérationnelles font donc appel aux conseils de chacun des intervenants sur le terrain, tout en respectant et en mettant à profit leurs responsabilités et expertises respectives et reconnues. Un pompier combat les incendies, comme les policiers contrôlent les accès, comme
- Lorsque ce service devient le gestionnaire de site, il agit comme premier intervenant sur le terrain comme sur les navires pour :
    - Faire le lien avec le service ambulancier et prodiguer une assistance médicale d'appoint auprès des blessés ;
    - Atténuer les risques d’incendie
    ; ◦ Lutter contre l’incendie ;
    - Le sauvetage nautique ;
    - L'évacuation « mise à l'abri des personnes sinistrées ».
- Fait appel, au besoin, à l'assistance mutuelle avec les industries de la zone industrielle lors d'un incendie.
- Limite la pollution du sol et des eaux.

Actions attendues en intervention

- Faire appel, au besoin, à l'assistance mutuelle avec les industries de la zone industrielle lors d'un incendie.

- Limiter la pollution du sol et des eaux.
- Évaluer la situation, alerter et mobiliser les pompiers, l'équipe tactique d'évacuation et de mise à l'abri, le cas échéant
- Coordonner la mise en place des opérations décidées en groupe au centre des opérations d'urgence dont les premiers soins, les ambulanciers
- Déterminer la zone du terminal devant être évacuée, selon les produits en cause
- Élaborer les stratégies d'intervention avec les autres intervenants du centre des opérations d'urgence et mobiliser des ressources supplémentaires
- Effectuer les opérations de recherche et de sauvetage
- Recueillir les informations sur les marchandises dangereuses impliquées et existantes dans l'environnement des lieux sinistrés
- Appeler CANUTEC **(613) 996-6666** pour obtenir des informations additionnelles sur les propriétés des matières en cause et selon les produits en cause
- **Ne pas combattre pas un incendie impliquant une cargaison d'explosifs**
- Coordonner les activités d'évacuation et de mise à l'abri, le cas échéant

Sûreté du Québec

Le service de police agira comme intervenant externe principal ou pour appuyer les autres intervenants d'urgence lors d'un sinistre selon le cas. Son principal rôle est la mise en place de mesures de contrôle visant la sécurité du public.

Lors d'un sinistre, le service de police :

- Met en place un périmètre de sécurité autour des installations et contrôle son accès
- Gère la circulation aux abords de l'installation
- Ouvre un poste de commandement
- Participe à la coordination du site mis en place par la municipalité
- Prend la direction de certaines opérations particulières et fait intervenir des unités spéciales (prise d'otage, découverte d'un colis suspect, etc.)
- Établit un lien de communication avec certains intervenants externes
- Enquête sur les circonstances de l'événement et, s'il y a lieu, recherche les auteurs

MELCCFP | Environnement Canada

Le MELCCFP est l'organisme responsable de la protection de l'environnement sur tout le territoire québécois y compris la zone portuaire (conseille et contrôle la qualité de l'intervention du sinistré)

- Le MELCCFP prend en charge les opérations de nettoyage nécessaires lorsque le sinistré ne prend pas ses responsabilités.
- Se rend au centre des opérations d'urgence pour participer à l'élaboration des stratégies d'intervention opérationnelles
- Conseiller en matière technique et scientifique et coordonner la table d'expertise en s'assurant que les mesures correctives mises en œuvre respectent la loi et les règles de sécurité canadiennes et l'environnement
- S'assurer que les contaminants déversés sont éliminés selon les normes provinciales

Garde côtière

En cas d'accident impliquant un navire, voici les actions attendues de la Garde côtière

- Agir comme organisme directeur, c'est-à-dire conseiller sur les aspects techniques de l'intervention et contrôler la qualité de l'intervention entreprise par le responsable du déversement
- Participer à l'élaboration des interventions avec les autres intervenants du centre des opérations d'urgence
- Diriger l'intervention selon ses propres stratégies, si le sinistré n'assume pas sa responsabilité correctement et que les lois et les règles canadiennes de protection de l'environnement ne sont pas respectées
- Déterminer le périmètre de sécurité

Si la source d'un déversement maritime est un navire ou une source inconnue

- Agir comme organisme directeur, c'est-à-dire conseiller sur les aspects techniques et scientifiques de l'intervention et contrôler la qualité de l'intervention entreprise par le responsable du déversement
- Participer à l'élaboration des interventions avec les autres intervenants du centre des opérations d'urgence dont SIMEC
- Mobiliser, au besoin, des experts
- Diriger l'intervention selon ses propres stratégies, si le sinistré n'assume pas ses responsabilités correctement et que la loi et les règles de l'environnement du Québec ne

sont pas respectées
- Déterminer le périmètre de sécurité

Lorsque des opérations reliées à la recherche et sauvetage sont requises

Lorsqu'il y a un risque de déversement de polluants à l'eau en provenance du navire

Lorsqu'une obstruction à la navigation est générée

- Agir comme organisme directeur, responsable d'assurer que des mesures correctives appropriées soient prises pour protéger la population, l'environnement et les voies navigables
- Diriger l'intervention selon ses propres stratégies, si le sinistré n'assume pas sa responsabilité correctement et que les lois et les règles canadiennes de protection de l'environnement ne sont pas respectées
- Déterminer le périmètre de sécurité
- Mobiliser au besoin une Table d'expert

Transports Canada | Sécurité maritime

En cas d'accident impliquant un navire, voici les actions attendues de Transport Canada :

- Se rendre sur les lieux afin d'évaluer les dommages à la structure du navire
- Enquêter sur les causes de l'accident et s'assurer de l'intégrité du navire
- Conseiller, en matière technique, les intervenants dont le commandant du navire

Lorsque l'intégrité du navire est affectée

- Conseiller les intervenants dont l'organisme directeur (Garde côtière canadienne) dans le domaine technique maritime, contrôler la stabilité et l'intégrité du navire et donner son aval sur le plan de sauvetage
- Enquêter sur les circonstances entourant les personnes décédées ou blessées lors d'opération de manutention avec des grues de chargement

Agence des services frontaliers du Canada

L'Agence doit :

- Déclencher l'alerte si un cas de maladie infectieuse à bord d'un navire est découvert lors de l'inspection de routine ou à la suite de l'alerte de la Garde côtière canadienne qui a été alertée par le commandant du navire
- Alerter et donner les renseignements sur le lieu exact du constat, sur les symptômes et sur la situation :
    - 911
    - Santé Canada
    - CISSS
    - Autorité portuaire
- Retenir le navire, les passagers et membres d'équipage à bord
- Attendre l'arrivée de l'agent de quarantaine de Santé Canada

Santé Canada

Lorsqu'il y a présence d'une maladie infectieuse à bord d'un navire, Santé Canada doit

- Élaborer, conjointement avec le CISSS, le Port, l'Agence des services frontaliers du Canada et le commandant du navire, la stratégie d'intervention à appliquer
- Établir, en collaboration avec les autorités du Port, une zone de quarantaine, selon les critères de la Loi sur les maladies quarantenaires
- Évaluer le besoin en ressources supplémentaires et en faire la demande au Port

CISSS

En cas de présence de maladies infectieuse, le CISSS doit :

- Assurer une surveillance des maladies infectieuses, d'une action concertée dans l'investigation, dans le contrôle et au besoin mettre en place et coordonner les activités de prévention et de contrôle
- Émettre des avis de santé publique
- Trier les personnes malades en zone sécuritaire
- Assurer l'évacuation aérienne des blessés, si requise
- Assurer la réception massive de blessés dans le réseau
- Assurer les soins et services de santé de première ligne aux personnes sinistrées
- Assurer les services psychosociaux
- Assurer la prévention et la gestion de la santé en lien avec les agents chimiques, radiologiques nucléaires

Rôles et responsabilités | Tableau synthèse des responsabilités

Organismes	Milieu terrestre	Milieu maritime
Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie inc.	Toute situation d'urgence se produisant à l'intérieur des limites du Port de Matane	Toute situation d'urgence se produisant à l'intérieur des limites du Port de Matane
Client du port	Toute situation d'urgence sur son terrain loué qui met en danger ses employés ainsi que les infrastructures A la responsabilité d'alerter les autorités portuaires lorsque ses installations peuvent être affectées A la responsabilité d'engager les intervenants pour corriger la situation	Toute situation d'urgence sur sa partie du quai qui met en danger ses employés ainsi que les infrastructures A la responsabilité d'alerter les autorités portuaires lorsque le port peut être affecté A la responsabilité d'engager les intervenants maritimes pour corriger la situation
Commandant du navire	N/A	Toute situation d'urgence se produisant à bord de son navire A la responsabilité d'engager un organisme d'intervention en cas de pollution de sa part A la responsabilité d'alerter la Garde côtière canadienne en cas d'urgence
MELCCFP	Déversement de contaminants sur le terrain loué d'un client du Port de Matane	Déversement de contaminants qui affectent les rives du Saint-Laurent Déversement de polluants de source terrestre avec impact maritime Fait partie ou dirige la Table d'expertise
Transports Canada - TMD	Déversement de marchandises dangereuses en provenance d'un moyen de transport (agit comme organisme-directeur)	

Organismes	Milieu terrestre	Milieu maritime
Transports Canada - Sécurité Maritime	Mort ou blessé durant opération de chargement ou de déchargement d'un navire Fuite de boyaux de transbordement	Mort ou blessé sur un navire Échouement Collision Engloutissement Déversement sur un navire Déversement de matière dangereuses sur un navire Feu à bord d'un navire Problèmes mécaniques à bord d'un navire
Environnement et Changement climatique Canada	Déversement de polluants sur le sol appartenant à la Couronne (agit comme organisme-directeur) Explosion ou incendie de matières dangereuses	Déversement maritime de polluants (agit comme organisme-directeur) Fait partie ou dirige la Table d'expertise
Garde côtière canadienne	N/A	Agit Comme organisme directeur lorsqu'il y a risque de déversement ou déversement de polluant en provenance d'un navire ou lorsque ça provient d'une source inconnue dans le milieu maritime Opérations de recherche et sauvetage Déclenchement du réseau d'alerte de la GCC Contrôle de la navigation sur le fleuve Balisage Contrôle des obstructions à la navigation

Organismes	Milieu terrestre	Milieu maritime
Santé Canada		Détection des maladies infectieuses à bord d'un navire Mise en quarantaine d'un navire (agit comme organisme-directeur)
Citoyenneté et immigration et **Agence des services frontaliers du Canada**	Arrivée d'étrangers en sol canadien Entrée de marchandises au Canada Mesures de sécurité autour d'un navire étranger	Découverte et signalement de maladie infectieuse et responsable de communiquer avec les autorités portuaires et Santé Canada

Plans particuliers d'intervention | PPI

Organismes potentiellement impliqués

Organismes potentiellement impliqués	Téléphone
Gouvernement provincial	
Centre des opérations gouvernementales • Coordonne et optimise la circulation de l'information entre les directions ministérielles et les • Ministères et organismes • Facilite la prise de décision des autorités gouvernementales • Alerte les intervenants concernés	• **418 643-3256** • **1 866 776-8345**
Sûreté du Québec Périmètre de sécurité, contrôle des accès et des foules	• Cellulaire ***4141** • 911 • 418 862-6303
MELCCFP • Déversement de polluant sur terre • Protection des rives et des prises d'eau potable	• 1-866 694-5454 **(24/7)**
Gouvernement fédéral	
Environnement et changements climatiques Canada • Fournir des conseils scientifiques et techniques sur toutes les incidences environnementales sur terre, le sol et dans l'eau • Coordonner la Table d'expertise • Fournir la météo	• 514 283-2333 **(24/7)**
Garde côtière canadienne • Gestion de la circulation maritime / recherche et sauvetage • Déversement de polluants à l'eau de source maritime ou inconnue	• 1-800 363-4735 **(24/7)** - Officier en devoir
Défense nationale • Artificiers • Recherche et sauvetage • Espaces clos	• 514 252-2587 **(24/7)**
Agence des services frontaliers • Contrôle de l'immigration et des cargaisons étrangères	• 418 648-3881 **ext. 2234 ; ext. 3203** - Équipe d'intervention mobile

Organismes potentiellement impliqués	Téléphone
Transports Canada - Sécurité des navires • Conseiller technique, intégrité des navires, enquête et amende • Analyser l'état du navire • Évaluer les impacts possibles • Participer à l'élaboration des stratégies d'intervention • Voir au respect de la loi et des normes canadiennes (sécurité des personnes, sauvegarde des biens, protection de l'environnement, intégrité du navire)	• **1 800 363-4735** (24/7)
Transport Canada / TMD • Conseiller scientifique et technique sur les matières dangereuses	• 613 996-6666 **(24/7)**
Agence de santé publique du Canada • Agent (s) de quarantaine	
Municipale	
Organisation municipale de sécurité civile • Déclencher le plan municipal de sécurité civile • Alerter la population • Supporter la SPBSG • Fournir des ressources humaines et matérielles	• **418 562-2333**
Service incendie • Coordonne la mise en place des opérations décidées au centre des opérations d'urgence • Établit la zone d'évacuation • Procède à l'extinction des flammes et sécurise les lieux	• 911 • **418 562-2333** **Direction Service de sécurité incendie** incendie.operation@ville.matane.qc.ca

Urgence médicale

	MAÎTRE DU PORT | CMU	VÉRIFIÉ / FAIT
1	Porter secours à la victime si vous savez le faire ◆ Prioriser le dégagement des voies respiratoires ◆ Assurer la respiration ◆ Contrôler les hémorragies externes	
2	Alerter les services d'urgence 9-1-1	
3	Accueillir les intervenants et les diriger sur les lieux de l'incident	

Tireur actif | Prise d'otage

	MAÎTRE DU PORT | CMU	VÉRIFIÉ / FAIT
1	Recueillir l'information	
2	S'assurer que l'alerte a été transmise aux occupants et aux policiers	
3	Établir le poste de commandement à l'extérieur de l'établissement à l'endroit spécifié par le commandant de scène du service de police	
4	Se positionner à l'entrée qui sera utilisée par les policiers, afin de leur transmettre les faits connus pour permettre un déploiement rapide et sécuritaire des policiers	
5	Apporter une copie du plan d'urgence comprenant les données informationnelles de l'édifice ainsi que les plans architecturaux et l'emplacement des portes périmétriques	
6	Rendre disponibles des trousseaux de clefs de type passe-partout au commandant de scène du service de police	
7	Accueillir les intervenants et demeurer disponible	
8	Déclencher l'alerte pour mobilisation du centre de coordination d'urgence du SPBSG	
9	Compléter un rapport chronologique	
10	Acheminer au PDG de la SPBSG toutes les demandes des médias	

Alerte à la bombe | Colis suspect

Sera d'abord traité comme une menace et non comme une urgence. Des mesures d'urgence seront mises en œuvre lorsque l'engin explosif aura été repéré ou détoné. La personne qui reçoit un appel d'alerte à la bombe doit absolument communiquer avec l'ASIP et lui transmettre tous les renseignements obtenus énoncés ci-dessus.

Elle doit ensuite suivre les directives qui lui sont transmises, soit qui est l'autre personne ou autorité responsable avec qui elle doit communiquer et quelles sont les mesures à prendre.

	MAÎTRE DU PORT | CMU	VÉRIFIÉ / FAIT
1	S'il est établi que selon toute probabilité, l'alerte à la bombe n'est pas un canular, l'agent de sûreté de l'installation portuaire (ASIP) ordonnera au gardien de sûreté	
2	Informer le service de police, le service d'incendie et tout autre intervenant en cas d'urgence (artificier, etc.) conformément aux directives. Alerter les services d'urgence 9-1-1 et si possible faire évacuer le site	
3	Evacuer la zone menacée	
3	Cesser toute communication bidirectionnelle sans fil (téléphones cellulaires, radios portatives)	
4	Communiquer avec Transports Canada Sûreté et sécurité maritime 24/7 (514) 633-2930	
5	Se préparer à aider les intervenants d'urgence vers la zone à fouiller	
6	Assurer le contrôle de la situation jusqu'à ce que l'ASIP prenne la relève	
7	Accueillir les intervenants et demeurer disponible	
8	Alerter l'organisation	
9	Établir le centre des opérations d'urgence ou un poste de commandement mobile ◆ Ouvrir un journal des opérations	
10	Organiser les fouilles des lieux.	
11	Déclencher l'alerte pour mobilisation du centre de coordination d'urgence du SPBSG	

12	Compléter un rapport chronologique	
13	Acheminer au PDG de la SPBSG toutes les demandes des médias	

FORMULAIRE APPEL À LA BOMBE

TABLEAU DES DISTANCES À RESPECTER LORS D'UNE MENACE À LA BOMBE

Panne de courant

	MAÎTRE DU PORT | CMU	VÉRIFIÉ / FAIT
1	Faire la tournée des usagers et ouvrez manuellement la barrière	
2	Le soir venu, faire arrêter les activités	
2	Louer une génératrice si possible	
3	Louer des unités de chauffage, climatisation ou de ventilation substitutive	
4	Assurer la disponibilité d'un électricien 24 heures par jour	
5	Anticiper la mise en application du plan de délestage et de redistribution électrique des circuits d'urgence	
6	Encouragez l'évacuation du site	
7	Mettre en place un agent de sécurité	

Incendie ou explosion à bord d'un navire à quai

	MAÎTRE DU PORT | CMU	VÉRIFIÉ / FAIT
1	Recueillir l'information ◆ Est-ce qu'il y a des blessés ◆ Étendue de la fuite, de l'incendie ou de l'explosion	
2	Alerter les services d'urgence 9-1-1, faire évacuer le site	
3	Sens du vent (établir les opérations avec le vent dans le dos et la situation en aval)	
4	Sécuriser les deux entrées	
5	Établir un périmètre	
6	Aider à déplacer les navires et équipements menacés	
7	Accueillir les intervenants et demeurer disponible	
8	Alerter l'organisation	
9	Établir le centre des opérations d'urgence ou un poste de commandement mobile ◆ Ouvrir un journal des opérations	
10	Mobiliser les organismes gouvernementaux jugés appropriés	
11	Déclencher l'alerte pour mobilisation du centre de coordination d'urgence du SPBSG	
12	Compléter un rapport chronologique	
13	Acheminer au PDG de la SPBSG toutes les demandes des médias	
	NAVIRE	**FAIT**
1	Arrêter ses opérations localisées et vérifier la présence de blessé ou de personnes décédées	
2	Déclencher l'alerte et mobiliser les pompiers	
3	Se rendre au centre des opérations d'urgence pour participer à l'élaboration des stratégies d'intervention opérationnelles ◆ Appliquer son plan de mesures d'urgence en coordination avec le centre des opérations d'urgence, c'est-à-dire : Arrêter la propagation de ◆ l'incendie, si possible	

	MAÎTRE DU PORT | CMU	VÉRIFIÉ / FAIT
	◆ Diriger le confinement ou l'évacuation de l'équipage par voies maritime, terrestre et aérienne au besoin sous coordination de la Direction du service des incendies de la Ville. ◆ Appliquer les techniques appropriées de nettoyage ◆ et d'élimination des résidus Assister les pompiers dans le combat incendie ◆ Informer les pompiers sur les produits dangereux entreposés dans les cales (Fiches signalétiques / manifeste)	
4	Appliquer son plan de mesures d'urgence en coordination avec le centre des opérations d'urgence, c'est-à-dire : ◆ Arrêter la propagation de l'incendie, si possible ◆ Diriger le confinement ou l'évacuation de l'équipage par voies maritime, terrestre et aérienne au besoin sous coordination de la Direction du service des incendies de la Ville. ◆ Appliquer les techniques appropriées de nettoyage ◆ et d'élimination des résidus Assister les pompiers dans le combat incendie ◆ Informer les pompiers sur les produits dangereux entreposés dans les cales (Fiches signalétiques / manifeste)	

Explosion | Incendie de matières dangereuses dans la zone portuaire

	MAÎTRE DU PORT | CMU	VÉRIFIÉ / FAIT
1	Recueillir l'information • Est-ce qu'il y a des blessés • Étendue de la fuite, de l'incendie ou de l'explosion	
2	Alerter les services d'urgence 9-1-1 et faire évacuer le site	
3	Sens du vent (établir les opérations avec le vent dans le dos et la situation en aval)	
4	Établir un périmètre	
5	Déplacer les navires et équipements menacés	
6	Accueillir les intervenants et demeurer disponible	
7	Alerter l'organisation	
9	Établir le centre des opérations d'urgence ou un poste de commandement mobile • Ouvrir un journal des opérations	
10	Mobiliser les organismes gouvernementaux jugés appropriés	
11	Déclencher l'alerte pour mobilisation du centre de coordination d'urgence du SPBSG	
12	Compléter un rapport chronologique	
13	Acheminer au PDG de la SPBSG toutes les demandes des médias	
	USAGER DU PORT IMPLIQUÉ | NAVIRE	**FAIT**
1	Arrêter ses opérations localisées près du lieu sinistré et vérifier la présence de blessé ou de personnes décédées	
2	Alerter les pompiers et le Maître du port et se rendre au centre des opérations d'urgence ou au poste de commandement mobile pour participer à l'élaboration des stratégies d'intervention opérationnelles	
3	Diriger le confinement ou l'évacuation de l'équipage par voies maritime, terrestre et aérienne sous coordination de la direction du service incendie	

Fuite de gaz toxiques

	MAÎTRE DU PORT | CMU	VÉRIFIÉ / FAIT
1	Recueillir l'information • Est-ce qu'il y a des blessés • Étendue de la fuite, de l'incendie ou de l'explosion	
2	Alerter les services d'urgence 9-1-1 et faire évacuer le site	
3	Sens du vent (établir les opérations avec le vent dans le dos et la situation en aval)	
4	Établir un périmètre	
5	Déplacer les navires et équipements menacés	
6	Accueillir les intervenants et demeurer disponible	
7	Alerter l'organisation	
8	Établir le centre des opérations d'urgence ou un poste de commandement mobile • Ouvrir un journal des opérations	
10	Mobiliser les organismes gouvernementaux jugés appropriés	
11	Déclencher l'alerte pour mobilisation du centre de coordination d'urgence du SPBSG	
12	Compléter un rapport chronologique	
13	Acheminer au PDG de la SPBSG toutes les demandes des médias	

Déversement de polluants à l'eau

	MAÎTRE DU PORT | CMU	VÉRIFIÉ / FAIT
1	Recueillir l'information	
2	Alerter les services d'urgence 9-1-1 et la Garde Côtière	
3	Faire colmater la fuite et préparer la récupération et le nettoyage avec l'usager du port impliqué	
4	Établir un périmètre	
5	Déplacer les équipements menacés	
6	Accueillir les intervenants et demeurer disponible	
7	Alerter l'organisation	
8	Établir le centre des opérations d'urgence ou un poste de commandement mobile ◆ Ouvrir un journal des opérations	
10	Mobiliser les organismes gouvernementaux jugés appropriés	
11	Déclencher l'alerte pour mobilisation du centre de coordination d'urgence du SPBSG	
12	Compléter un rapport chronologique	
13	Acheminer au PDG de la SPBSG toutes les demandes des médias	
	USAGER DU PORT IMPLIQUÉ	**FAIT**
1	Alerter l'Autorité portuaire, le MELCCFP, environnement Canada et le service incendie de Matane	
2	Consulter CANUTEC, SIMDUT	
3	Si possible, se rendre au centre des opérations d'urgence pour participer à l'élaboration des stratégies d'intervention opérationnelles	
4	Appliquer son plan de mesures d'urgence en coordination avec le COU c'est-à-dire : ◆ Arrêter et contrôler la fuite ◆ Maintenir un contact avec l'autorité portuaire, le Service incendie de la Ville afin que les actions de chacun soient concertées et coordonnées ◆ Déterminer la zone ayant à être évacuée ◆ Procéder aux mesures de détection de la contamination sur l'ensemble du site	

	de façon à déterminer à quel moment et de quelle façon se terminera le confinement ◆ Mobiliser et réquisitionner ses équipes spécialisées sur place pour neutraliser, récupérer et éliminer le produit déversé	
5	Vérifier si **SIMEC** a été demandé	

Déversement de polluants sur et dans le sol de la zone portuaire

	MAÎTRE DU PORT | CMU	VÉRIFIÉ / FAIT
1	Recueillir l'information	
2	Alerter les services d'urgence 9-1-1 et la Garde côtière	
3	Faire colmater la fuite et préparer la récupération et le nettoyage avec l'usager du port impliqué	
4	Établir un périmètre	
5	Déplacer les équipements menacés	
6	Accueillir les intervenants et demeurer disponible	
7	Alerter l'organisation	
8	Établir le centre des opérations d'urgence ou un poste de commandement mobile • Ouvrir un journal des opérations	
10	Mobiliser les organismes gouvernementaux jugés appropriés	
11	Déclencher l'alerte pour mobilisation du centre de coordination d'urgence du SPBSG	
12	Compléter un rapport chronologique	
13	Acheminer au PDG de la SPBSG toutes les demandes des médias	
	USAGER DU PORT IMPLIQUÉ	**FAIT**
1	Recueillir des informations sur la fuite.	
2	Arrêter la fuite si cela peut être fait facilement et sécuritairement.	
3	Si cela peut être fait sécuritairement, contenir le déversement avec les trousses de déversement (spill kit). Il y a deux trousses sur le site du port, une devant le bureau du maître du port et une autre dans le garage du maître du port.	
4	Alerter l'Autorité portuaire, le MELCCFP, environnement Canada et le service incendie de Matane	
5	Consulter CANUTEC, SIMDUT	
6	Si possible, se rendre au centre des opérations d'urgence pour participer à l'élaboration des stratégies d'intervention opérationnelles	

7	Appliquer son plan de mesures d'urgence en coordination avec le COU c'est-à-dire : ◆ Arrêter et contrôler la fuite ◆ Maintenir un contact avec l'autorité portuaire, le Service incendie de la Ville afin que les actions de chacun soient concertées et coordonnées ◆ Déterminer la zone ayant à être évacuée ◆ Procéder aux mesures de détection de la contamination sur l'ensemble du site de façon à déterminer à quel moment et de quelle façon se terminera le confinement ◆ Mobiliser et réquisitionner ses équipes spécialisées sur place pour neutraliser, récupérer et éliminer le produit déversé	

Engloutissement | Échouement de bâtiments marins

	MAÎTRE DU PORT | CMU	VÉRIFIÉ / FAIT
1	Recueillir l'information Est-ce qu'il y a des blessés ?	
2	Alerter les services d'urgence 9-1-1	
3	Sens du vent (établir les opérations avec le vent dans le dos et la situation en aval)	
4	Mettre à la disposition sur le quai le matériel dans les cabinets de bouées sur l'entrepôt	
5	Établir un périmètre	
6	Déplacer les navires et équipements menacés	
7	Accueillir les intervenants et demeurer disponible	
8	Alerter l'organisation	
9	Établir le centre des opérations d'urgence ou un poste de commandement mobile ◆ Ouvrir un journal des opérations	
10	Mobiliser les organismes gouvernementaux jugés appropriés	
11	Déclencher l'alerte pour mobilisation du centre de coordination d'urgence du SPBSG	
12	Compléter un rapport chronologique	
13	Acheminer au PDG de la SPBSG toutes les demandes des médias	
	COMMANDANT DU NAVIRE	**FAIT**
1	Déclencher son propre plan de mesures d'urgence et gérer les mesures correctives relevant de sa compétence et de ses responsabilités : ◆ Alerter le port et les autres usagés, les instances gouvernementales principalement la Garde côtière canadienne par le service de trafic maritime (SCTM) ◆ Contacter son agent maritime et participer à l'élaboration des interventions avec les autres intervenants du centre des opérations d'urgence	

	◆ Transmettre les informations sur les matières dangereuses en cause au centre des opérations d'urgence	
2	Arrêter ses opérations et vérifier la présence de blessé ou de personnes décédées	
3	Coordonner les activités d'évacuation de son équipage	
4	Mobiliser et réquisitionner les ressources spécialisées nécessaires telles que l'embauche de firmes privées de remorquage et de renflouement	
5	Procéder à la réparation appropriée voire le renflouement du navire, le cas échéant	

Incident grave | Gestion de foule

	MAÎTRE DU PORT | CMU	VÉRIFIÉ / FAIT
1	Alerter les services d'urgence 9-1-1	
2	Ouvrir le centre des opérations d'urgence / poste de commandement mobile et assister la Sûreté du Québec	
3	Aviser le centre de coordination d'urgence	
4	Faire évacuer le site et fermer les accès et les portes, si impossible confiner les usagers sur le site	
5	Mobiliser un service de sécurité	

Cartographie

Portail SPBSG: Accès au portail

SPBSG | Plan de site

Plans d'ensemble

Plans Bâtiment de la guérite

Géomatique ouverte | MSP

GÉOMATIQUE OUVERTE | MSP

Trafic maritime

Trafic maritime en temps réel

Carte | Windy

Préparations

Sept actions sont préconisées pour améliorer l'état de préparation et l'appropriation du plan de mesures d'urgence de la SPBSG.

Il s'agit de :

- Mettre en place des activités de formation
- Planifier des exercices annuels
- Implanter un programme d'acquisition d'équipements et de fournitures
- Établir les modalités et la fréquence des mises à jour
- Prévoir les réunions de planification
- Évaluer les interventions d'urgence en comité
- Conclure des ententes de service

Toutes les activités de formation dispensées aux employés et aux sous-traitants le cas échéant doivent faire l'objet d'une notification afin d'assurer la traçabilité de ces activités.

Ainsi, le Maître du port s'assure qu'un registre de présence aux activités est tenu lors de toute activité de formation traitant de mesures d'urgence et du respect des lois et règlements.

RÉUNIONS DU COMITÉ DE PLANIFICATION DES MESURES D'URGENCE

Le comité de planification des mesures d'urgence doit siéger au moins trois fois par année ou plus selon les circonstances.

Ces rencontres visent à déterminer les différentes activités d'information, de prévention et de formation ainsi que les exercices et simulations. Elles visent également à discuter du financement relatif aux activités reliées au plan d'urgence.

Rapport annuel

Le Comité de Planification des Mesures d'Urgence (CPMU) produit un rapport annuel qui est acheminé au Président aux fins de dépôt et discussion.

Le dépôt du rapport s'accompagne d'une présentation de la part d'un représentant du comité de planification sur le bilan annuel des actions d'amélioration, de l'état de préparation, ainsi que sur le dépôt et l'approbation des objectifs annuels.

Liste des réunions du comité de planification des mesures d'urgence

DATE	ORDRE DU JOUR	COMPTE REN
2020-12-01	ODJ	CR
2021-01-19	---	---
2021-03-02		

PROTOCOLES D'ARRIMAGES

Des protocoles d’arrimages opérationnels sont établis avec les Services de protection publique et autres autorités ayant compétente dans le port.

Ces protocoles d’arrimages visent à favoriser la compréhension mutuelle des rôles des différents intervenants et à établir une meilleure harmonisation des actions lors d’un sinistre.

Tout protocole d’arrimage devrait inclure les modalités suivantes :

- Alerte et prise de contact en cas de sinistre
- Identification et reconnaissance des responsables désignés de chacune des parties
- Désignation et identification du point de rencontre lors d’une intervention
- Communication radio (moyen, fréquence, etc.)
- Communication avec les médias, porte-parole officiel de chacun des partenaires
- Accès aux données informationnelles (dessins techniques, plans)
- Accès aux lieux en dehors des heures d’affaires

RENCONTRE RÉTROSPECTIVE POST ÉVÈNEMENT

Au terme d'un événement ayant commandé l'application totale ou partielle du plan d'urgence, le président doit organiser des rencontres rétrospectives avec divers intervenants.

Plus précisément, il doit organiser une rencontre avec :

- Le coordonnateur des mesures d'urgence
- Les employés ayant participé à l'intervention
- Toutes autres personnes ou organisations concernées directement par l'événement si requis

Les objectifs de ces rencontres sont les suivants :

- Identifier les aspects positifs de l'opération et ceux qui devront être améliorés
- Colliger les informations relatives à l'événement pour la rédaction d'un rapport complet Évaluer l'efficacité de l'intervention et le système de gestion stratégique
- Apprendre des erreurs ou omissions qui ont été commises
- Remercier officiellement les différents intervenants et partenaires qui ont participé à l'intervention
- Recueillir les éléments pertinents pour aider à modifier ou améliorer le plan d'urgence, s'il y a lieu

Enfin, au terme de ces rencontres, un rapport complet doit être rédigé dans un délai maximal de 7 jours après l'événement.

Prévention

PRÉVENTION, CONTRÔLE DES RISQUES ET PRÉPARATION

Dans le cadre de l'opération de la SPBSG, les mesures de prévention et de préparation suivantes sont présentes :

- Mesures de sécurité opérationnelles ;
- Formation des employés SIMDUT-SGH, plan d'intervention d'urgence ;
- Procédures d'opération de chargement de gaz inflammable ;
- Interruption des opérations de déchargement en cas d'orage ;
- Système de garde 24 h/7 jours en cas d'urgence ;
- Exercice et simulation annuels ;
- Emplacement documenté sur le plan technique et environnemental ;
- Disponibilité d'une équipe communication et relation média ;
- Disponibilité d'un support spécialisé en environnement ;
- Etc.

CONFORMITÉ RÈGLEMENTAIRE

Le port de Matane n'est pas assujetti, à la Loi sur le bâtiment puisqu'il est de type industriel.

Malgré le paragraphe précédent, le bâtiment est assujetti au règlement municipal de Matane en ce qui concerne la sécurité et la prévention des incendies.

REGISTRES D'INSPECTION ET ENTRETIEN

Le gestionnaire du bâtiment collige les inspections et les activités d'entretien tel que requis par la règlementation.

Selon la nature et la fréquence des travaux, un bon de travail est émis aux personnes concernées ou à un entrepreneur qualifié.

Les rapports d'inspection sont disponibles sur demande de l'autorité compétente. Le registre courant et le précédent sont disponibles tel qu'exigé par la règlementation.

Les autorités compétentes peuvent, au besoin, consulter le registre.

L'entretien et l'inspection des équipements est effectué selon les exigences en vigueur et il est confié à une firme externe. Une fois le travail complété, l'information est consignée dans les dossiers de l'entreprise

GRILLES D'INSPECTION OU DE VÉRIFICATION

- PRÉVENTION DES INCENDIES
- VÉRIFICATIONS GÉNÉRALES INTÉRIEURES
- VÉRFICATION DES ÉQUIPEMENTS DE PROTECTION INCENDIE
- VÉRIFICATION DES VANNES DES GICLEURS
- VÉRIFICATION DE PRESSION DES GICLEURS
- VÉRIFICATION DES FERMETURES DES VANNES DE GICLEURS
- VÉRIFICATION DES SALLES ÉLECTRIQUES ET DE MÉCANIQUES DU BÂTIMENT
- VÉRIFICATION ENTREPROSAGE DES GAZ COMPRIMÉS

- VÉRIFICATION DES SALLES DE LIQUIDES INFLAMMABLES

Rétablissement et reprise des activités

Le rétablissement des activités est la période qui suit la période de démobilisation. Cette phase est nécessaire pour assurer le retour à la normale des services et activités essentiels et la disponibilité des ressources requises.

Durant cette période, l'établissement organise les actions visant la remise en état des infrastructures endommagées par le sinistre et le redémarrage des équipements arrêtés.

Le plan de rétablissement doit être réévalué périodiquement. Un chargé de projet doit être désigné et assigné au suivi des activités entourant l'application du plan.

No	Actions à accomplir
1	Dresser la liste des services ou sites touchés par le sinistre.
2	Pour chaque service touché, établir la liste des fonctions ou activités.
3	Déterminer pour chaque service, le niveau (en %) de réduction des fonctions ou activités à la suite du sinistre.
4	Déterminer pour chacune des fonctions ou activités le niveau de tolérance à l'interruption. Déterminer si la fonction ou l'activité du service peut être interrompue durant quelques heures, quelques jours ou de manière prolongée. Attribuer une cote de priorité à chacune des fonctions ou activités : 1 heure ou moins = priorité 1 12 heures ou moins = priorité 2 12 à 24 heures = priorité 3 1 à 2 jours = priorité 4 3 à 5 jours = priorité 5 5 à 10 jours = priorité 6 11 à 20 jours = priorité 7 20 à 30 jours = priorité 8 Plus de 30 jours = priorité 9 Indéterminé = priorité 10
5	Fixer pour chaque fonction ou activité le degré de reprise désiré (en %).
6	Déterminer s'il y a des liens de préséance entre les fonctions ou activités.
7	Déterminer les ressources (humaines et matérielles) nécessaires pour relancer les fonctions ou activités du service.
8	Faire approuver le plan de rétablissement par la direction.
9	Confier les tâches de réalisation aux différents services.
10	Procéder à la planification détaillée de la reprise des fonctions ou activités selon la séquence de priorité.
11	Communiquer aux employés le plan de rétablissement afin d'assurer leur soutien dans sa réalisation.
12	Revoir périodiquement l'état d'avancement du calendrier de réalisation.