

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

Projet : projet de réaménagement du terminal 5 à Baie-Comeau

Numéro 3211-04-071

## Liste par ministère ou organisme

No.	Ministères ou organismes	Direction ou service	Signataire	Date	Nbre pages
1.	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	Direction de l'expertise et de l'analyse environnementale de la Côte-Nord	Elen Paradis	2026-02-19	5
2.	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	Direction principale de l'expertise hydrique	Jean Francoeur	2026-02-20	4
3.	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	Direction de l'analyse des impacts de contaminant sur le milieu aquatique	Charles Cauchon	2026-03-17	5
4.	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	Direction des politiques de l'atmosphère	Michel Gélinas	2026-02-18	5
5.	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	Direction de la gestion de la faune	Charlène Lavallée	2026-02-26	3
6.	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	Direction des risques climatiques et de la transition juste	Mireille Sager	2026-02-24	5
7.	Ministère de la Sécurité publique	Direction régionale de la sécurité civile et de la sécurité incendie de la Côte-Nord	Luc Bourassa	2026-02-11	4
8.	Ministère des Transports et de la Mobilité durable	Direction de l'environnement	Julie Milot	2026-02-24	3
				Total des pages	34

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Projet de réaménagement du terminal n°5 au port de Baie-Comeau	
Initiateur de projet	Corporation de gestion du port de Baie-Comeau (CGPBC)	
Numéro de dossier	3211-04-071	
Dépôt de l'étude d'impact	2025/07/21	
<p>Présentation du projet : Le projet de réaménagement vise l'utilisation optimale de la superficie disponible pour de l'entreposage supplémentaire et l'ajout d'un cinquième poste d'amarrage pour accueillir du cargo en vrac solide et des matériaux divers, ce qui est restreint avec les installations actuelles de la CGPBC, puisque les postes actuels offrent peu de superficie d'entreposage. Ainsi, l'ajout de ce cinquième poste, jumelé à l'agrandissement de la capacité d'entreposage existante sur le terrain du terminal, permettra de diversifier l'offre de services portuaires à la clientèle régionale existante et future. L'intervention projetée requiert un empiètement total, permanent ou temporaire, de 9 991 m2 en milieu hydrique pour agrandir le terrain du terminal no 5 (démanteler le quai existant et remblayer environ 2 782 m2, enlever une partie du quai existant, mais sans remblayer, soit 292 m2) et pratiquer un dragage de capitalisation d'une superficie de 7 080 m2 devant le futur mur de palplanches pour assurer un tirant d'eau suffisant pour recevoir des navires jusqu'à près de 25 000 TPL.</p>		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	
Direction ou secteur	Direction de l'analyse et de l'expertise de la Côte-Nord	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	09 - Côte-Nord	
Numéro de référence	301845305	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

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

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

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées : Matières résiduelles</li> <li>Référence à l'étude d'impact : Section 3.4.4.1 Hypothèse d'exploitation – Utilisation du terminal</li> <li>Texte du commentaire : La section 3.4.4.1.1 de l'étude d'impact traite de l'utilisation du terminal et des matières qui pourraient y transiter, une fois les travaux terminés, lors de la phase d'exploitation. Au tableau 3.5, on décrit les matières potentielles et les tonnages anticipés. L'initiateur devra également faire mention des matières résiduelles (MR) générées, tant dans la phase de démolition/construction qu'en phase d'exploitation. Sans s'y limiter, l'initiateur devra identifier les MR telles que : <ul style="list-style-type: none"> <li>les résidus de béton de ciment et d'asphalte et les volumes estimés;</li> <li>les structures d'acier à démanteler et les volumes;</li> <li>les volumes de bois de calage;</li> <li>les matières résiduelles dangereuses et les volumes anticipés;</li> <li>les matières en transit qui ne rencontrent pas les exigences des clients (i.e. grain, granules, etc.) et qui devront être valorisées ou éliminées sur le site ou ailleurs;</li> <li>etc.</li> </ul> </li> </ul>	

Si des activités de conditionnement de ces matières doivent avoir lieu sur le site du terminal, une description de l'aménagement général des lieux de stockage et des équipements prévus pour le conditionnement doit être fournie.

Par exemple, parmi les MR, nous notons des structures de béton qui devront être démantelées. Si celles-ci doivent être stockées temporairement et conditionnées, les aires doivent être localisées et le conditionnement doit être décrit (concassage de béton par exemple), ainsi que les impacts de ces activités sur les sols ou la qualité de l'atmosphère. À cet effet, la section 7.4.2.2 de l'étude ne décrit pas suffisamment ces impacts.

De même, pour le bois de calage qui doit être géré selon les Lignes directrices de l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA), notez que nous avons été informés que ces matières sont actuellement incinérées dans un équipement interdit au Québec selon le Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère (RAA) – l'article 194 du RAA interdit le brûlage à ciel ouvert de MR. Dans une communication obtenue par MELCCFP auprès de l'ACIA, celle-ci précise que les responsables d'activités d'incinération de bois de calage sont informés de l'obligation de respecter les normes municipales et provinciales. En raison de l'impact des particules émises lors de l'incinération des MR (bois) sur la qualité de l'air ambiant, l'initiateur doit démontrer le respect de la réglementation provinciale – dans ce cas précis, il y a une interdiction d'incinération à l'air libre. Pour les autres activités liées à la gestion de MR qui présenteraient des sources d'émission de contaminants à l'atmosphère, l'initiateur doit démontrer le respect des normes de qualité d'air ambiant de l'article 197 du RAA selon les méthodes prévues – études de modélisation de la dispersion des contaminants requises dans certains cas.

- Thématiques abordées : Évaluation des impacts
- Référence à l'étude d'impact : 7.4.4.2 Qualité de l'air
- Texte du commentaire :
 

La section 7.4.4.2 aborde les mesures à mettre en place par les entrepreneurs pour atténuer les impacts sur la qualité de l'air pendant la phase de construction. L'initiateur devra préciser les mesures d'atténuation spécifiques adaptées à la nature des matières résiduelles et à leur conditionnement sur place, le cas échéant.

De plus, la section 11.2.2 de l'étude concernant la gestion des matériaux de démolition devra aborder plus précisément les mesures de surveillance en lien avec les impacts sur les différentes composantes du milieu (principalement en termes de bruit et de perturbation de la qualité de l'air). Par exemple, à la section 11.2.8, même si l'initiateur mentionne qu'il « *demandera à l'entrepreneur qu'il énumère dans son Plan de protection de l'environnement, les mesures qu'il prévoit mettre en place pour gérer les émissions de poussières provenant du chantier, ...* », il doit tout de même fournir certaines précisions pour nous permettre de juger de l'acceptabilité des mesures, telles que :

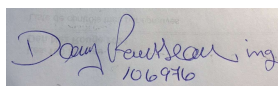

  - de qui relèveront les surveillants de chantier (du donneur d'ouvrage ou des entrepreneurs eux-mêmes);
  - les grandes lignes du programme de surveillance souhaité pour les volets concernant le bruit et la qualité de l'air (présence d'un registre, d'éléments de vérification telles que : présence de poussières à plus de 2 mètres d'un point d'émission à l'atmosphère, de bruits particuliers, de plaintes, etc., et les actions entreprises);
  - la mise en disponibilité des relevés de surveillance pour faciliter les interventions du MELCCFP.
- Thématiques abordées : Matières résiduelles
- Référence à l'étude d'impact : Générale
- Texte du commentaire :
 

En lien avec les références fournies dans l'étude d'impact à l'égard du développement durable et de la saine gestion des matières résiduelles, l'initiateur est invité à plus de cohérence et à favoriser la valorisation des MR avant de privilégier les activités d'élimination, telles que l'incinération ou l'enfouissement. Par exemple, les Lignes directrices sur lesquelles s'appuie l'ACIA permettent d'autres avenues que l'incinération (broyage et compostage par exemple). L'initiateur doit donc justifier ses choix quant à la valorisation ou l'élimination des MR dans toutes les phases du projet, sans simplement accorder cette responsabilité aux entrepreneurs. Autrement dit, des balises peuvent être élaborées et soumises avec l'étude d'impact et celles-ci pourront servir de cadre par la suite pour l'initiateur et ses sous-contractants.
- Thématiques abordées : Limite du littoral
- Référence à l'étude d'impact : Section 7.1.2.1.2 Empiètement dans le milieu hydrique
- Texte du commentaire :
 

On indique dans cette section que la rive touchée par les travaux est constituée d'un enrochement anthropique sur sa quasi-totalité, et que, par conséquent, la détermination de la limite du littoral n'a pu être effectuée selon la méthode éco-géomorphologique, tel qu'exigé par le *Règlement sur les activités dans les milieux humides, hydriques et sensibles*. Toutefois, à l'égard de l'information dont nous disposons, nous sommes plutôt d'avis que la rive touchée par les travaux devrait être associée à une côte artificialisée selon la méthode éco-géomorphologique, à l'exception de la portion restante constituée du quai en palplanches situé derrière la rampe Ro-Ro. En présence d'un ouvrage de stabilisation sur la totalité de la pente, la limite du littoral aurait dû être fixée au sommet de l'enrochement. Puisque l'initiateur a déterminé que la méthode éco-géomorphologique

ne pouvait s'appliquer, la limite du littoral a été déterminée à l'aide d'une cote marégraphique fixée à 3.85 m. Or, selon le paragraphe 5 de l'annexe 1 du *Règlement sur les activités dans les milieux humides, hydriques et sensibles*, lorsqu'aucune des méthodes précédant le paragraphe 5 n'est applicable, la limite du littoral doit être fixée à la limite des inondations associées à une crue de récurrence de 2 ans.

À cet effet, l'initiateur devra réévaluer la limite du littoral en fixant celle-ci conformément aux méthodes prévues par le *Règlement sur les activités dans les milieux humides, hydriques et sensibles* et mettre à jour les superficies d'empiétements occasionnées par le projet ou justifier davantage l'inapplicabilité des méthodes prévues par le *Règlement sur les activités dans les milieux humides, hydriques et sensibles*.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Dany Rousseau, ing.	Analyste, coordonnateur et directeur régional par intérim		2025/08/21
Marc André Gémus, biol.	Analyste secteur hydrique et naturel		2025/08/21
Clause(s) particulière(s) :			

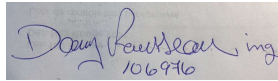


## 2

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

<p>Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?</p>	L'étude d'impact est recevable
<p>Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées : Matières résiduelles</li> <li>Référence à l'addenda : Première série de réponses aux questions et commentaires No de dossier MELCCFP : 3211-04-071 Réponses aux QC – 16 (R - 16A, 16B et 16C)</li> <li>Texte du commentaire : La réponse R – 16A fait mention de séparateurs d'huile sur le terrain du futur terminal. Des exemptions à une autorisation ministérielle sont possibles selon les conditions prévues au Règlement sur l'encadrement d'activités en fonction de leur impact sur l'environnement (REAFIE). En ce qui concerne la conception de bassins de rétention (sic) – sédimentation – ceux-ci seront une partie intégrante du système de gestion des eaux pluviales et le REAFIE permet d'identifier l'encadrement des activités, à savoir celles qui sont exemptées, admissibles à une déclaration de conformité ou soumises à l'autorisation ministérielle (AM). L'initiateur pourrait avoir à soumettre des déclarations de conformité ou des demandes d'AM à la suite du décret.  Les réponses R – 16B et R – 16C soulèvent des enjeux possibles au niveau des émissions de particules à l'atmosphère et du bruit. Nous comprenons que les choix de gestion des matières résiduelles ne sont pas complètement définis et ces activités pourraient nécessiter des évaluations afin d'en évaluer la conformité, tant au niveau du bruit (Lignes directrices relatives à la gestion du bruit environnemental, janvier 2026) que de la conformité des émissions à l'atmosphère (article 197 du Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère pour toute nouvelle source). Autrement, les réponses sont satisfaisantes.</li> <li>Thématiques abordées : Matières résiduelles</li> <li>Référence à l'addenda : Réponse à la QC – 17 (R - 17A et 17B)</li> </ul>	

- Texte du commentaire : À la question QC – 17, le ministère souligne qu'après avoir consulté l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA), celle-ci confirme qu'elle informe les responsables d'activités de destruction de bois de calage de leurs responsabilités à l'égard des normes et exigences municipales et provinciales. Au Québec, c'est le Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère (RAA) qui régit les normes relatives à la protection de la qualité de l'atmosphère sur le territoire du Québec. Malgré les interventions passées de représentants de la Direction régionale du contrôle environnement de la Côte-Nord (DRCE), antérieure aux vérifications faites auprès de l'ACIA, nous confirmons et rappelons que l'activité d'incinération de matières résiduelles (bois de calage ou autres) dans un incinérateur à rideau d'air est considéré comme du brûlage à l'air libre, ce qui est interdit au Québec en vertu de l'article 194 du RAA. D'ailleurs, si cette activité était permise, ce qui n'est pas le cas, une autorisation serait requise au préalable (par. 6 et 7 de l'article 22 de la LQE) avec une obligation de démontrer le respect des normes de qualité d'air ambiant de l'article 197 du RAA, selon les méthodes prévues.  
  
La réponse R – 17B souligne de l'absence d'activité de gestion de MR susceptibles d'être des sources d'émission de contaminants à l'atmosphère. Pourtant, la réponse précédente fait état d'activités possibles de concassage de béton et d'entreposage de matières granulaires pouvant nécessiter des mesures d'atténuation. Voir les articles 45 et 46 du REAFIE concernant certaines de ces activités ne pouvant faire l'objet de déclaration de conformité. L'initiateur devra tenir compte des activités qui pourraient faire l'objet d'évaluation et de demandes subséquentes, selon le niveau d'encadrement du REAFIE.
- Thématiques abordées : Matières résiduelles
- Référence à l'addenda : Réponse à la QC – 18 (R - 18)
- Texte du commentaire : Voir commentaires aux réponses R 17A et R – 17B. Nous retenons que l'initiateur « prendra acte de la position et des exigences du MELCCFP à la suite des communications entre le Ministère et l'utilisateur du port... »
- Thématiques abordées : Volet surveillance
- Référence à l'addenda : Réponse à la QC – 19 (R - 19)
- Texte du commentaire : La réponse est jugée adéquate.
- Thématiques abordées : Volet milieux humides, hydriques et naturels - Limite du littoral
- Référence à l'addenda : Réponse à la QC – 7 (R – 7A et 7B)
- Texte du commentaire : La réponse est jugée adéquate.

**Signature(s)**

Nom	Titre	Signature	Date
Dany Rousseau, ing.	Coordonnateur		2026/02/13
Marc André Gémus, bio.	Analyste secteur hydrique et naturel		2026/02/11
Elen Paradis	Directrice régionale		2026/02/19

**Clause(s) particulière(s) :**

**ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET**

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

<h2 style="margin: 0;">3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet</h2>			
Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?			Choisissez une réponse
Justification :			
<b>Signature(s)</b>			
<b>Nom</b>	<b>Titre</b>	<b>Signature</b>	<b>Date</b>
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.	<div style="background-color: #D9E1F2; height: 20px; width: 100%;"></div>	Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.	<div style="background-color: #D9E1F2; height: 20px; width: 100%;"></div>	Cliquez ici pour entrer une date.
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			

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

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

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Projet de réaménagement du terminal n°5 au port de Baie-Comeau	
Initiateur de projet	Corporation de gestion du port de Baie-Comeau (CGPBC)	
Numéro de dossier	3211-04-071	
Dépôt de l'étude d'impact	2025/07/21	
Présentation du projet : Le projet de réaménagement vise l'utilisation optimale de la superficie disponible pour de l'entreposage supplémentaire et l'ajout d'un cinquième poste d'amarrage pour accueillir du cargo en vrac solide et des matériaux divers, ce qui est restreint avec les installations actuelles de la CGPBC, puisque les postes actuels offrent peu de superficie d'entreposage. Ainsi, l'ajout de ce cinquième poste, jumelé à l'agrandissement de la capacité d'entreposage existante sur le terrain du terminal, permettra de diversifier l'offre de services portuaires à la clientèle régionale existante et future. L'intervention projetée requiert un empiètement total, permanent ou temporaire, de 9 991 m2 en milieu hydrique pour agrandir le terrain du terminal no 5 (démanteler le quai existant et remblayer environ 2 782 m2, enlever une partie du quai existant, mais sans remblayer, soit 292 m2) et pratiquer un dragage de capitalisation d'une superficie de 7 080 m2 devant le futur mur de palplanches pour assurer un tirant d'eau suffisant pour recevoir des navires jusqu'à près de 25 000 TPL.		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	
Direction ou secteur	Direction principale de l'expertise hydrique	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	03 - Capitale-Nationale	
Numéro de référence	3211-04-071	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

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

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

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'étude d'impact :</li> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>	<p>Zone d'étude du projet</p> <p>Réaménagement du terminal no 5 au port de Baie-Comeau. Étude d'impact sur l'environnement (CIMA+, 2025), Section 4.1</p> <p>La <i>Directive pour la réalisation d'une étude d'impacts sur l'environnement. Réaménagement du terminal no 5 au port de Baie-Comeau, par la Corporation de gestion du port de Baie-Comeau</i>, émise par le MELCCFP en 2023 et ci-après désignée « Directive », stipule que la zone d'étude du projet doit être assez grande pour permettre de décrire l'ensemble de la cellule hydrosédimentaire du milieu maritime. Toutefois, l'étendue de la zone d'étude retenue par l'initiateur pour la description du milieu physique se limite, à toutes fins pratiques, à l'extension du havre du port. Elle exclut par conséquent la quasi-totalité de la ou des cellule(s) hydrosédimentaire(s) impliquée(s) entre autres dans l'apport de sédiments au havre.</p> <p>L'initiateur doit donc agrandir la zone d'étude du milieu physique, pour englober l'ensemble de cette(ces) cellule(s). Considérant que les rivières Manicouagan et des Anglais sont citées comme</p>

des sources sédimentaires, la zone d'étude en question devrait minimalement s'étendre jusqu'à leurs embouchures respectives.

- Thématiques abordées : Dynamique hydrosédimentaire du milieu
- Référence à l'étude d'impact : Réaménagement du terminal no 5 au port de Baie-Comeau. Étude d'impact sur l'environnement (CIMA+, 2025), incluant :
  - Annexe C : Baie Comeau – Terminal 5. Climat maritime et modélisation hydrosédimentaire de la dilution et de la dispersion du panache de sédiments dragués (Lasalle | NHC, 2025);
  - Annexe D : Réaménagement du terminal no 5 au port de Baie-Comeau. Avis hydrosédimentaire sur les besoins en dragage d'entretien dans le havre du port (CIMA+, 2025).

- Texte du commentaire :

L'information présentée par l'initiateur en ce qui a trait à la dynamique hydrosédimentaire est jugée incomplète. Celui-ci doit aborder l'ensemble des points énumérés à la *Directive* et les documenter de façon à permettre une compréhension adéquate et une appréciation objective de l'impact ou de l'absence d'impact qui pourrait découler du projet.

L'initiateur doit donc, pour l'ensemble de la zone d'étude agrandie :

- Décrire la ou les cellule(s) hydrosédimentaire(s) active(s);
- Préciser la contribution respective des rivières Manicouagan et des Anglais comme sources des sédiments se déposant dans le havre, en considérant les conditions hydrodynamiques locales et leur variabilité, sur une échelle de temps suffisamment longue pour être jugée représentative (minimalement une saison sans glace complète);
- Cartographier les zones à risque d'érosion des berges;
- Évaluer l'occurrence et caractériser l'érosion côtière, en précisant le(s) processus d'érosion actif(s);
- Analyser le transport sédimentaire, en précisant notamment : le(s) mode(s) de transport, les vitesses et directions des principaux courants transportant les sédiments (incluant leur variabilité temporelle et spatiale), la granulométrie des sédiments transportés, et les zones d'accumulation.

En cas de manque de données primaires, l'initiateur devrait s'appuyer sur les données issues de la modélisation hydrodynamique effectuée par Lasalle | NHC pour documenter la dynamique hydrosédimentaire à l'échelle de la zone d'étude agrandie et en caractériser les principales variables.

- Thématiques abordées : Régime des glaces dans le milieu
- Référence à l'étude d'impact : Réaménagement du terminal no 5 au port de Baie-Comeau. Étude d'impact sur l'environnement (CIMA+, 2025), Section 4.2.2.2

- Texte du commentaire :

La section 4.2.2.2, intitulée « Conditions de marée, de courants et de glaces », ne fait aucune mention des glaces, tout comme le reste du chapitre portant sur la description du milieu physique. L'initiateur doit présenter le régime des glaces à l'échelle de la zone d'étude agrandie, avec une emphase particulière sur le comportement des glaces à l'intérieur du havre.

- Thématiques abordées : Conception préliminaire de la variante retenue
- Référence à l'étude d'impact : Réaménagement du terminal no 5 au port de Baie-Comeau. Étude d'impact sur l'environnement (CIMA+, 2025), Section 3.3.1

- Texte du commentaire :

Les données de dimensionnement de nature hydraulique présentées par l'initiateur se limitent aux niveaux d'eau futurs anticipées pour le secteur de Baie-Comeau et aux hauteurs des vagues de tempête au fond du havre. Par ailleurs, aucun critère de conception de nature hydraulique n'est fourni, outre la démonstration à l'effet que l'élévation proposée pour le quai projeté est adéquate, au regard des niveaux d'eau futurs. Ainsi, l'initiateur doit fournir l'ensemble des hypothèses et critères de nature hydraulique sur lesquels la conception des ouvrages permanents a été basée. Il doit également fournir les données employées dans la conception, mais qui n'ont pas été présentées dans l'étude d'impact, telles que : hauteur(s) de déferlement des vagues, contraintes glacielles, etc.

- Thématiques abordées : Ouvrages temporaires en cours d'eau
- Référence à l'étude d'impact : Réaménagement du terminal no 5 au port de Baie-Comeau. Étude d'impact sur l'environnement (CIMA+, 2025), Section 11.1

- Texte du commentaire :

Le plan de protection de l'environnement pendant les travaux mentionne les plans d'ouvrages temporaires tels que les batardeaux et les canaux de dérivation. Aucun détail ni plan de ceux-ci n'est toutefois fourni, et aucune autre mention de tels ouvrages n'est faite, dans le reste de l'étude. L'initiateur doit préciser si de tels ouvrages temporaires seront aménagés, dans le cadre du projet. Le cas échéant, il doit préciser ces éléments, pour chaque ouvrage temporaire : nature, configuration, extension, matériaux employés, critères hydrauliques de conception, données hydrodynamiques de dimensionnement, calendrier de mise en place et de retrait, méthodes de construction, impacts attendus, mesures d'atténuation associées.

- Thématiques abordées : Impact hydrosédimentaire du projet
- Référence à l'étude d'impact : Réaménagement du terminal no 5 au port de Baie-Comeau. Étude d'impact sur l'environnement (CIMA+, 2025), incluant :
  - Annexe C : Baie Comeau – Terminal 5. Climat maritime et modélisation hydrosédimentaire de la dilution et de la dispersion du panache de sédiments dragués (Lasalle | NHC, 2025);
  - Annexe D : Réaménagement du terminal no 5 au port de Baie-Comeau. Avis hydrosédimentaire sur les besoins en dragage d'entretien dans le havre du port (CIMA+, 2025).
- Texte du commentaire : L'impact éventuel des infrastructures projetées sur le régime sédimentaire local n'est pas abordé. L'initiateur doit donc évaluer l'impact des infrastructures projetées sur le régime sédimentaire local. En cas d'impact attendu, l'initiateur doit préciser les effets que cette modification du régime sédimentaire est susceptible d'entraîner.
- Thématiques abordées : Plan des mesures d'urgence (PMU) préliminaire pendant les travaux
- Référence à l'étude d'impact : Réaménagement du terminal no 5 au port de Baie-Comeau. Étude d'impact sur l'environnement (CIMA+, 2025), Section 12.1
- Texte du commentaire : Les informations fournies par l'initiateur concernant les mesures d'urgence en cas d'événement météorologique extrême (vents et pluies violentes, vagues de tempête majeures) durant les travaux se limitent à l'évacuation des lieux du chantier. L'initiateur doit fournir davantage d'informations sur le contexte d'application et la portée du PMU, en cas de survenue d'un événement météorologique qui mettraient à risque les travaux maritimes. Il doit donc décrire, pour un tel événement :
  - Les activités et les ouvrages pouvant être à risque;
  - La veille qui sera effectuée sur les prévisions météorologiques et marégraphiques en cours de travaux, et les stations suivies;
  - Le(s) seuil(s) de réaction ou d'intervention;
  - Les mesures de sécurisation des lieux qui seraient déployées préventivement;
  - Les actions et la surveillance qui seraient effectuées en cours d'événement (le cas échéant);
  - Les procédure(s) de levée des mesures de sécurisation;
  - Les conditions de levée des mesures de sécurisation et de réouverture.

**Signature(s)**

Nom	Titre	Signature	Date
Christian Boyaud, ing., M.Sc.	Ingénieur (# OIQ : 127429)		2025/08/04
Jean Francoeur, ing., M.Sc.	Directeur principal		Cliquez ici pour entrer une date.

**Clause(s) particulière(s) :**

**2**

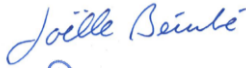

**Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires**

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

L'étude d'impact est recevable

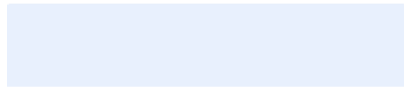
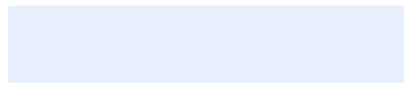
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

Les réponses aux questions soulevées ont été fournies aux QC-1, QC-5, QC-6, QC-8, QC-9 et QC-22, ainsi qu'aux annexes A et B du document *Première série de réponses aux questions et commentaires* (janvier 2026).  
Les réponses sont satisfaisantes.

<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'addenda :</li> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Joëlle Bérubé	Ingénieure OIQ #131283		2026/02/18
Jean Francoeur	Directeur principal		2026/02/20
Clause(s) particulière(s) :			

**ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET**

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

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

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

**RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX**

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Projet de réaménagement du terminal n°5 au port de Baie-Comeau	
Initiateur de projet	Corporation de gestion du port de Baie-Comeau (CGPBC)	
Numéro de dossier	3211-04-071	
Dépôt de l'étude d'impact	2025/07/21	
Présentation du projet : Le projet de réaménagement vise l'utilisation optimale de la superficie disponible pour de l'entreposage supplémentaire et l'ajout d'un cinquième poste d'amarrage pour accueillir du cargo en vrac solide et des matériaux divers, ce qui est restreint avec les installations actuelles de la CGPBC, puisque les postes actuels offrent peu de superficie d'entreposage. Ainsi, l'ajout de ce cinquième poste, jumelé à l'agrandissement de la capacité d'entreposage existante sur le terrain du terminal, permettra de diversifier l'offre de services portuaires à la clientèle régionale existante et future. L'intervention projetée requiert un empiètement total, permanent ou temporaire, de 9 991 m2 en milieu hydrique pour agrandir le terrain du terminal no 5 (démanteler le quai existant et remblayer environ 2 782 m2, enlever une partie du quai existant, mais sans remblayer, soit 292 m2) et pratiquer un dragage de capitalisation d'une superficie de 7 080 m2 devant le futur mur de palplanches pour assurer un tirant d'eau suffisant pour recevoir des navires jusqu'à près de 25 000 TPL.		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	
Direction ou secteur	Direction de l'analyse de l'impact des contaminants sur le milieu aquatique (DAICMA)	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	03 - Capitale-Nationale	
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.	

**RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT**

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

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

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact est recevable et je ne souhaite plus être reconsulté sur sa recevabilité
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'étude d'impact :</li> </ul>	<p><b>Caractérisation des sédiments</b></p> <p>CIMA+ : Q233363A Janvier 2026 - <i>Première série de réponses aux questions et commentaires</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) ANNEXE G, Réponse 20A, Tableaux 7 et 8, Réf. WSP : 221-06128-00, décembre 2022</li> <li>b) ANNEXE H, Réponse 20B, Tableaux 8 et 9, Réf. WSP : CA0004260.9640, février 2024</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>	Intégrer dans les tableaux mentionnés ci-haut les résultats de la sommation des congénères de BPC de l'échantillon S05 0-50 qui est présentée aux tableaux 9 et 10 de l'annexe A du document WSP : 221-06128-00, décembre 2022. Adapter l'interprétation en conséquence.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'étude d'impact :</li> </ul>	<p><b>Caractérisation des sédiments</b></p> <p>Tableaux 6 et 7, Réf. WSP : CA0004260.9640, février 2024 dans CIMA+ : Q233363A Janvier 2026 - <i>Première série de réponses aux questions et commentaires</i> - ANNEXE H, Réponse 20B</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Les certificats d'analyse des tributylétains sont manquants.</li> <li>b) Les résultats des teneurs en tributylétains dans les sédiments présentés dans les tableaux 6 et 7 sont en mg/kg tandis que les mêmes résultats sont discutés en µg/kg dans le reste du document (section 3.2.2).</li> </ul>

Présenter de manière cohérente les résultats des teneurs en tributylétains dans les sédiments en ajustant soit le tableau soit le texte afin que les unités soient les mêmes.

La présentation des résultats doit tenir compte des indications fournies dans le commentaire qui suit.

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

**Caractérisation des sédiments**

Réf. WSP : 221-06128-00, décembre 2022, dans CIMA+ : Q233363A Janvier 2026 - *Première série de réponses aux questions et commentaires*, ANNEXE G, Réponse 20A,

- Texte du commentaire :

Compléter la caractérisation des sédiments pour les TBT dans les polygones à draguer non caractérisés qui sont situés à proximité de l'échantillon SED07.

Pour tenir compte des effets combinés de l'ensemble des butylétains présents dans les sédiments (tributylétain et ses produits de dégradation), les concentrations obtenues pour le MBT+++ , le DBT++ et le TBT+ doivent être additionnées.




Utiliser les facteurs de conversion suivants pour obtenir des équivalents appropriés (ces facteurs de conversion ont été calculés avec les poids moléculaires des composés de butylétains) :

Pour convertir	En	Multiplier par
Trichlorure de monobutylétain (MBTC13)	Monobutylétain (MBT)	0,623
Monobutylétain (MBT)	Tributylétain (TBT)	0,606
Trichlorure de monobutylétain (MBTC13)	Tributylétain (TBT)	1,028
Dichlorure de dibutylétain (DBTC12)	Dibutylétain (DBT)	0,767
Dibutylétain (DBT)	Tributylétain (TBT)	0,803
Dichlorure de dibutylétain (DBTC12)	Tributylétain (TBT)	0,955
Chlorure de tributylétain (TBTCl)	Tributylétain (TBT)	0,891
Oxyde de bis(tributylétain) ((TBT)2O)	Tributylétain (TBT)	0,487

Les résultats présentés doivent inclure, pour chaque échantillon analysé, les concentrations individuelles des congénères et la concentration totale (somme des concentrations de tous les congénères). Les résultats doivent être convertis en « TBT équivalent » au moyen des facteurs de conversion présentés dans le tableau ci-haut. La somme des congénères convertis (mg BT/Kg) doit ensuite être comparée aux critères provisoires de qualité des sédiments pour les TBT (eau douce et eau salée) qui ont été retenus soit: une CEO de 0,020 mg/kg et une CEF de 0,1 mg/kg de butylétains (µg BT/Kg).

Inclure tous les certificats d'analyses pour chacun des résultats présentés.

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

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Gabriel Soumis-Dugas	Analyste		2026/03/17
Marianne Métivier	Coordonnatrice		2026/03/17
Charles Cauchon	Directeur		2026/03/17
Clause(s) particulière(s) :			

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

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

Choisissez une réponse

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

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

### Signature(s)

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

### Clause(s) particulière(s) :

## ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

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

## 3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet

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

Choisissez une réponse

Justification :

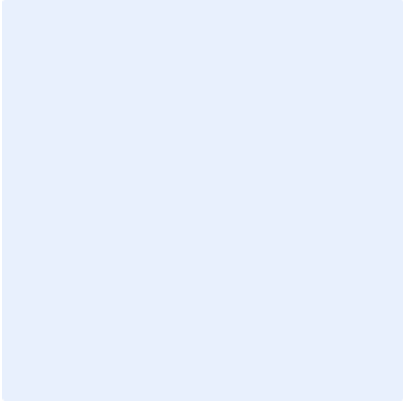
### Signature(s)

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

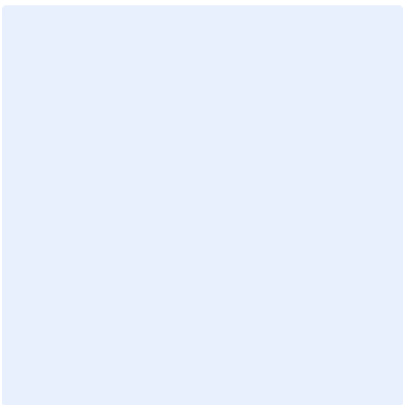
### Clause(s) particulière(s) :

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

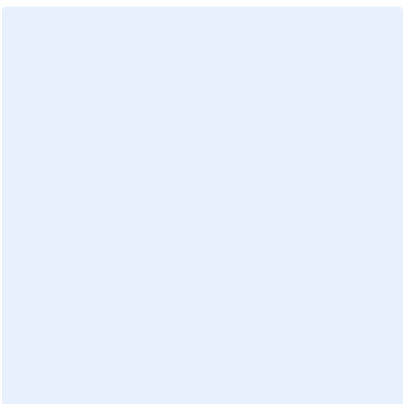
Titre de la figure



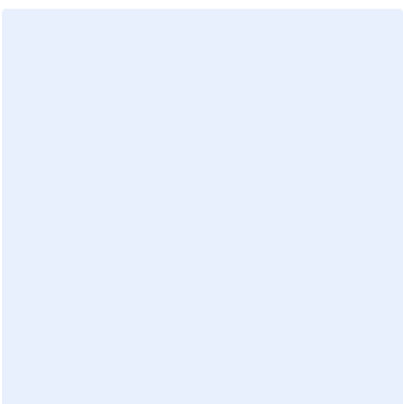
Titre de la figure



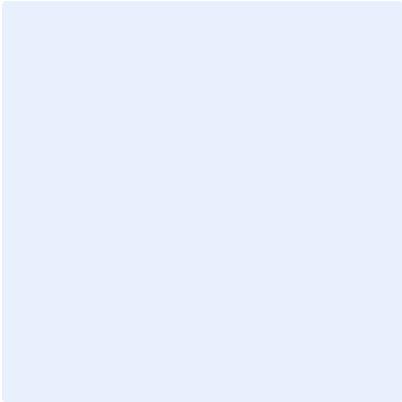
Titre de la figure



Titre de la figure



Titre de la figure



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

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Projet de réaménagement du terminal n°5 au port de Baie-Comeau	
Initiateur de projet	Corporation de gestion du port de Baie-Comeau (CGPBC)	
Numéro de dossier	3211-04-071	
Dépôt de l'étude d'impact	2025/07/21	
<p>Présentation du projet : Le projet de réaménagement vise l'utilisation optimale de la superficie disponible pour de l'entreposage supplémentaire et l'ajout d'un cinquième poste d'amarrage pour accueillir du cargo en vrac solide et des matériaux divers, ce qui est restreint avec les installations actuelles de la CGPBC, puisque les postes actuels offrent peu de superficie d'entreposage. Ainsi, l'ajout de ce cinquième poste, jumelé à l'agrandissement de la capacité d'entreposage existante sur le terrain du terminal, permettra de diversifier l'offre de services portuaires à la clientèle régionale existante et future. L'intervention projetée requiert un empiètement total, permanent ou temporaire, de 9 991 m2 en milieu hydrique pour agrandir le terrain du terminal no 5 (démanteler le quai existant et remblayer environ 2 782 m2, enlever une partie du quai existant, mais sans remblayer, soit 292 m2) et pratiquer un dragage de capitalisation d'une superficie de 7 080 m2 devant le futur mur de palplanches pour assurer un tirant d'eau suffisant pour recevoir des navires jusqu'à près de 25 000 TPL.</p>		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	
Direction ou secteur	Direction des politiques de l'atmosphère	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	03 - Capitale-Nationale	
Numéro de référence	DPA 3058 et DPA 3311	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

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

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

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées : Climat sonore</li> <li>Référence à l'étude d'impact : PR3.1 Étude d'impact - Volume 1 (Rapport principal) (3211-04-071-6.pdf) PR3.3 Étude d'impact - Volume 3 - Annexe L - Étude du climat sonore ambiant ((3211-04-071-8.pdf)</li> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>	<p>La <i>Directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement</i>, incluant l'annexe intitulée <i>Autres renseignements requis pour un projet de port, de quai ou de terminal portuaire</i>, exige que l'initiateur du projet prenne en compte les émissions sonores associées aux phases de construction et d'exploitation.</p> <p>Bien que l'étude soumise contienne une partie des informations pertinentes nécessaires à l'analyse, elle ne traite cependant pas de manière satisfaisante de certains éléments essentiels, empêchant ainsi de confirmer sa recevabilité.</p>

### Impact du transport routier sur le climat sonore

À la section 7.4.2.3 du rapport principal, il est mentionné que le trafic actuel de camions transitant par le port est d'environ **43 voyages par jour**.

Il est également indiqué qu'au total, avec une exploitation du futur terminal à sa pleine capacité, le trafic routier lourd serait de quelque **152 voyages par jour**.

Il est également mentionné que, selon les hypothèses présentées<sup>1</sup>, l'activité du nouveau terminal pourrait augmenter le trafic routier sur la route maritime jusqu'à 13 % et le trafic lourd jusqu'à 160 %, tandis que l'augmentation du trafic sur le boulevard Comeau serait de 4 % et le trafic lourd jusqu'à 27,5 %.

Cette augmentation du trafic routier, en particulier celui généré par les véhicules lourds, est susceptible d'entraîner une augmentation du bruit et potentiellement impacter le climat sonore aux récepteurs sensibles. Or, l'étude d'impact ne présente aucune analyse ou modélisation permettant d'évaluer l'ampleur de cette augmentation.

Il est donc recommandé que l'initiateur quantifie les émissions sonores du transport routier et de la circulation des camions entre le terminal no 5 et le parc industriel Jean-Noël-Tessier. À des fins de comparaison lors de l'analyse, il est demandé d'utiliser les valeurs du bruit initial ainsi que les seuils de bruit recommandés par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS):

- Seuil de jour : 53 L<sub>den</sub>
- Seuils de nuit : 45 dB(A) L<sub>night</sub> et 60 dB(A) L<sub>Amax</sub>

### Voie ferrée

À la section 3.3.3 du rapport principal, il est mentionné :

*« Le projet prévoit également un emplacement pour éventuellement ajouter un segment de voie ferrée d'environ 250 m de long (...). La construction de la voie ferrée est actuellement hypothétique et dépendra de l'intérêt et des besoins manifestés par les futurs clients du terminal no 5. Cette voie ferrée n'est pas budgétée dans les coûts de réaménagement du terminal. »*

L'étude précise que l'utilisation de la voie ferrée demeure une option hypothétique. Le rapport souligne toutefois que, si cette mesure était mise en œuvre, elle pourrait contribuer à réduire le trafic routier.

Ainsi, dans le cas où l'option de construction de la voie ferrée serait retenue, il est recommandé que l'initiateur procède à une évaluation de l'impact sur le climat sonore.

### Bruit – Pose de palplanches et des pieux

À la section 7.4.4.1 du rapport principal, il est mentionné :

*« La pose des palplanches et des pieux est prévue se faire par vibrofonçage, qui tend à produire un bruit métallique causé par le contact entre l'appareil et les éléments insérés dans les sédiments.*

*L'entrepreneur pourrait par ailleurs recourir au battage, en tout ou en partie, pour installer le mur combiné. Le battage produit des bruits pulsés dans les gammes des basses fréquences qui peuvent être ressentis sur de grandes distances. »*

Le rapport semble inverser dans cette section les termes « vibrofonçage » et « battage ». Selon la littérature, le **vibrofonçage génère principalement des bruits pulsés**, tandis que le **battage produit des bruits d'impact**.

Il est donc recommandé que l'initiateur confirme si les termes « vibrofonçage » et « battage » ont été inversés dans cette section et indique clairement quelle méthode sera privilégiée pour le projet afin de limiter l'impact sur le climat sonore.

Il est également recommandé de préciser les conditions ou circonstances dans lesquelles l'autre méthode, non retenue en priorité, pourrait être appliquée.

<sup>1</sup> L'une des hypothèses présentées dans l'évaluation de l'augmentation du trafic est que la totalité des camions passant par le terminal no 5 se rendrait au parc industriel Jean-Noël-Tessier.

**Puissances acoustiques et spectres**

L'étude du climat sonore indique que les sources de bruit du quai n° 4 ont servi de référence pour estimer celles du futur terminal n° 5.

Toutefois, le rapport ne présente pas les valeurs de puissance acoustique des sources modélisées. Le rapport mentionne aussi que le maintien des navires de croisière à quai génère un bruit de basses fréquences. Or, le rapport ne contient pas les spectres acoustiques des sources.

En l'absence de ces éléments, il est donc impossible de vérifier les hypothèses du consultant sur les niveaux sonores modélisés.

Il est donc recommandé que l'initiateur fournisse les puissances acoustiques et les spectres de l'ensemble des sources modélisés. Les spectres doivent idéalement être fournis par bande de tier d'octave et minimalement fournis par bande d'octave.

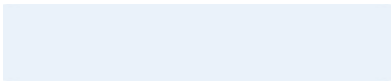
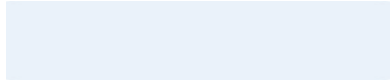
**Conclusion**

Pour conclure, l'analyse de l'étude soulève certaines interrogations. Afin de confirmer la recevabilité de l'étude, il est recommandé que l'initiateur fournisse les renseignements suivants:

- Une étude de l'impact acoustique du transport routier et de la circulation des camions entre le terminal no 5 et le parc industriel Jean-Noël-Tessier. À des fins de comparaison lors de l'analyse, il est demandé d'utiliser les valeurs du bruit initial ainsi que les seuils de bruit recommandés par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS):
  - Seuil de jour : 53 Lden
  - Seuils de nuit : 45 dB(A) Lnight et 60 dB(A) LAmax
- Dans le cas où l'option de construction de la voie ferrée serait retenue, l'initiateur devra procéder à une évaluation de l'impact sur le climat sonore.
- L'initiateur doit confirmer si les termes « vibrofonçage » et « battage » ont été inversés dans la section 7.4.4.1 du rapport principal et indiquer clairement quelle méthode sera privilégiée pour le projet afin de limiter l'impact sur le climat sonore.

Il est également demandé de préciser les conditions ou circonstances dans lesquelles l'autre méthode, non retenue en priorité, pourrait être appliquée.

- Fournir les puissances acoustiques et les spectres de l'ensemble des sources modélisés. Les spectres doivent idéalement être fournis par bande de tier d'octave et minimalement fournis par bande d'octave.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Didier Rudakenga	Ingénieur		2025/08/15
Julien Hotton, pour Michel Gélinas	Directeur		2025/08/15
Clause(s) particulière(s) :			

## 2

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

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

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

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

- Thématiques abordées : Climat sonore
- Référence à l'addenda : 3211-04-071-13.pdf; Première série de réponses aux questions et commentaires (QC-2, QC-3 et QC-4)
- Texte du commentaire :

#### QC-2 : Émissions sonores - transport routier

L'étude d'impact mentionnait que les activités du nouveau terminal généreraient une augmentation significative du trafic routier dans la zone d'étude du projet. Une telle augmentation, particulièrement liée au transport par véhicules lourds, pourrait potentiellement impacter les niveaux sonores.

Dans ce contexte, il avait donc été demandé que l'initiateur quantifie les émissions sonores du transport routier et de la circulation des camions entre le terminal no 5 et le parc industriel Jean-Noël-Tessier.

Dans le cadre du document *Première série de réponses aux questions et commentaires*, cette étude n'a pas été fournie.

L'initiateur mentionne que la modélisation du bruit routier du camionnage a été démarrée et devrait être terminée au cours du mois de mars 2026.

En l'absence de cette étude, il est impossible de confirmer la recevabilité de l'étude d'impact.

#### QC-3 : Pose des palplanches et des pieux

La question QC-3 visait à obtenir des précisions au sujet d'un libellé en lien avec la pose des palplanches et des pieux, ainsi que sur l'impact sonore et les mesures de mitigation pour ces activités.

L'initiateur a fourni les informations demandées et la réponse est jugée recevable.

#### QC-4 : Puissances acoustiques et spectres

La question QC-4 visait à obtenir des informations supplémentaires sur les puissances acoustiques et les spectres des sources modélisées dans l'étude d'impact.

L'initiateur a fourni des détails sur les hypothèses formulées, et ce, en fonction des limitations liées aux informations disponibles à ce stade du projet sur les sources étudiées. Les puissances déterminées en fonction de ces hypothèses ont également été fournies.

La réponse est jugée recevable.

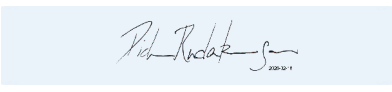

#### Conclusion

Les réponses aux questions QC-3 et QC4 sont jugées recevables.

Toutefois, en l'absence de l'étude sur les émissions sonores du transport routier (QC-2), il est impossible de confirmer la recevabilité de l'étude d'impact.

## AVIS D'EXPERT

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

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Didier Rudakenga	Ingénieur		Cliquez ici pour entrer une date.
Michel Gélinas	Directeur des politiques de l'atmosphère		2026/02/18
Clause(s) particulière(s) :			

### ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

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

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

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

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

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Projet de réaménagement du terminal n°5 au port de Baie-Comeau	
Initiateur de projet	Corporation de gestion du port de Baie-Comeau (CGPBC)	
Numéro de dossier	3211-04-071	
Dépôt de l'étude d'impact	2025/07/21	
<p>Présentation du projet : Le projet de réaménagement vise l'utilisation optimale de la superficie disponible pour de l'entreposage supplémentaire et l'ajout d'un cinquième poste d'amarrage pour accueillir du cargo en vrac solide et des matériaux divers, ce qui est restreint avec les installations actuelles de la CGPBC, puisque les postes actuels offrent peu de superficie d'entreposage. Ainsi, l'ajout de ce cinquième poste, jumelé à l'agrandissement de la capacité d'entreposage existante sur le terrain du terminal, permettra de diversifier l'offre de services portuaires à la clientèle régionale existante et future. L'intervention projetée requiert un empiètement total, permanent ou temporaire, de 9 991 m<sup>2</sup> en milieu hydrique pour agrandir le terrain du terminal no 5 (démanteler le quai existant et remblayer environ 2 782 m<sup>2</sup>, enlever une partie du quai existant, mais sans remblayer, soit 292 m<sup>2</sup>) et pratiquer un dragage de capitalisation d'une superficie de 7 080 m<sup>2</sup> devant le futur mur de palplanches pour assurer un tirant d'eau suffisant pour recevoir des navires jusqu'à près de 25 000 TPL.</p>		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	
Direction ou secteur	Direction de la gestion de la faune	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	09 - Côte-Nord	
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

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

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

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'étude d'impact :</li> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>	<p>Empiètements dans le milieu hydrique</p> <p>7.1.2 Description des impacts des activités du projet sur les CVE</p> <p>L'étude d'impact mentionne que : « Étant donné le caractère anthropique de la limite du littoral sur le terrain du terminal, la ligne naturelle des hautes eaux (LNHE), pour un secteur soumis aux marées, a été déterminée à une élévation, par rapport au zéro des cartes marines, de 3,85 m, produite avec les données marégraphiques pour la plus forte marée de mars sur la période 2005-2025 obtenues à la station Baie-Comeau – 02840, exploitée par le MPO (figure 7.2). »</p> <p>Tel que mentionné à la définition de l'habitat du poisson à l'article 1 du Règlement sur les habitats fauniques, les empiètements permanents et temporaires doivent être calculés en fonction de la limite du littoral.</p> <p>La détermination de la limite du littoral en milieu côtier dans l'estuaire du Saint-Laurent doit utiliser la méthode éco-géomorphologique préconisée par le MELCCFP. L'initiateur doit utiliser cette méthode pour le calcul des empiètements, à moins d'avis contraire.</p>

- Thématiques abordées : Nidification – Hirondelle rustique
  - Référence à l'étude d'impact : 7.1.2 Description des impacts des activités du projet sur les CVE
  - Texte du commentaire : La nidification de l'hirondelle rustique a été confirmée dans la zone des travaux. Cette espèce n'a pas de statut en vertu de la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables et n'est pas suivie au Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ). Toutefois, selon l'article 26 de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune, il est en tout temps interdit de déranger, détruire ou endommager le barrage du castor ou les œufs, le nid ou la tanière d'un animal.
- Les mesures d'atténuation présentées dans l'étude d'impact nous apparaissent adéquates.
- Nous recommandons que le Service canadien de la faune (Environnement et Changements climatiques Canada) soit consulté, afin de déterminer si les mesures d'atténuation prévues sont adéquates et si d'autres mesures particulières concernant l'espèce devraient être mises en place.
- Thématiques abordées : Cormoran à aigrette
  - Référence à l'étude d'impact : Aucune
  - Texte du commentaire : Une problématique de cohabitation avec le cormoran à aigrettes nous a été rapportée dans le secteur. Nous souhaitons vous en informer, afin que des mesures préventives soient prévues aux nouvelles installations si nécessaire.

**Signature(s)**

Nom	Titre	Signature	Date
Mylène Bourque	Biologiste		2025/08/15
Charlène Lavallée	Directrice régionale		2025/08/15

**Clause(s) particulière(s) :**

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


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

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

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

**Signature(s)**

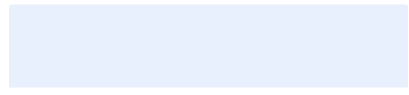
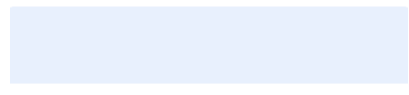
Nom	Titre	Signature	Date
Mylène Bourque	Coordonnatrice aux habitats fauniques, biologiste	<i>Mylène Bourque</i>	2026/02/26

Charlène Lavallée	Directrice régionale		2026/02/26
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			

**ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET**

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

## 3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet

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

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

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Projet de réaménagement du terminal n°5 au port de Baie-Comeau	
Initiateur de projet	Corporation de gestion du port de Baie-Comeau (CGPBC)	
Numéro de dossier	3211-04-071	
Dépôt de l'étude d'impact	2025/07/21	
Présentation du projet : Le projet de réaménagement vise l'utilisation optimale de la superficie disponible pour de l'entreposage supplémentaire et l'ajout d'un cinquième poste d'amarrage pour accueillir du cargo en vrac solide et des matériaux divers, ce qui est restreint avec les installations actuelles de la CGPBC, puisque les postes actuels offrent peu de superficie d'entreposage. Ainsi, l'ajout de ce cinquième poste, jumelé à l'agrandissement de la capacité d'entreposage existante sur le terrain du terminal, permettra de diversifier l'offre de services portuaires à la clientèle régionale existante et future. L'intervention projetée requiert un empiètement total, permanent ou temporaire, de 9 991 m2 en milieu hydrique pour agrandir le terrain du terminal no 5 (démanteler le quai existant et remblayer environ 2 782 m2, enlever une partie du quai existant, mais sans remblayer, soit 292 m2) et pratiquer un dragage de capitalisation d'une superficie de 7 080 m2 devant le futur mur de palplanches pour assurer un tirant d'eau suffisant pour recevoir des navires jusqu'à près de 25 000 TPL.		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP)	
Direction ou secteur	Direction des risques climatiques et de la transition juste de la Direction de l'adaptation aux changements climatiques	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	Vous devez choisir une région administrative	
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

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

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

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Adaptation aux changements climatiques :</li> <li>3.3.1.9 Changements climatiques et adaptation</li> </ul>	<p>L'étude d'impact ne traite pas adéquatement des impacts des changements climatiques sur le projet de réaménagement du terminal n° 5 au port de Baie-Comeau. L'initiateur doit s'assurer que le projet soit résilient aux aléas climatiques actuels et futurs, et ce, pour toute sa durée de vie.</p> <p>➢ Conséquemment, pour que l'étude d'impact puisse être jugée recevable, l'initiateur doit s'appuyer sur la démarche d'adaptation aux changements climatiques proposée dans le guide <a href="#">Les changements climatiques et l'évaluation environnementale - Guide à l'intention de l'initiateur de projet</a>, et réaliser les étapes suivantes qui sont manquantes dans son appréciation et traitement des risques climatiques, soit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Identifier les composantes du projet susceptibles d'être affectées par ces aléas. Voir section 3.2.2 du guide. Par exemple: poste d'amarrage (mur combiné</li> </ul>

pieux/palplanche et façade du quai), terrain du terminal (enrochement protecteur, remblai, drainage), etc.

- Décrire les conséquences des aléas climatiques pour le projet ou le milieu de réalisation. Voir section 3.2.3 du guide.
- Évaluer les impacts et les risques pour le projet ou son milieu de réalisation, en combinant la vraisemblance d'occurrence des aléas à leurs conséquences potentielles (risque = vraisemblance x conséquences), et ce, sur chaque composante du projet identifiée comme susceptible d'être affectée par les aléas climatiques. Voir section 3.2.4 du guide.
- Proposer des mesures d'adaptation, afin de diminuer les risques identifiés à l'étape précédente à un niveau acceptable, lorsque c'est nécessaire. Les mesures d'adaptation doivent être proposées selon le niveau de risque (ex. : faibles, modérés ou élevés) associé à chaque aléa. Voir section 3.2.5 du guide.

En plus des informations contenues dans le guide « Les changements climatiques et l'évaluation environnementale - Guide à l'intention de l'initiateur de projet », l'initiateur a également consulté le document [Élaborer un plan d'adaptation aux changements climatiques - Guide pour les organismes municipaux](#), notamment l'annexe A qui présente les projections climatiques régionales à jour. Ce document préconise une classification des risques et la définition de mesures d'adaptation, en fonction du niveau de risque. Bien que cité dans la présente étude d'impact sur l'environnement, l'initiateur doit utiliser les notions présentées dans ce guide.

- Une attention particulière doit être apportée sur la notion de « vulnérabilité » et l'initiateur doit démontrer la méthodologie utilisée pour hiérarchiser l'appréciation de risque à laquelle il réfère, à plusieurs reprises, à la section « 3.3.1.9 Changements climatiques et adaptation » du volume I de l'étude d'impact sur l'environnement.

L'initiateur peut consulter d'autres indices climatiques, dont les indicateurs du maximum des précipitations à court terme (mm), disponibles sur le site [Portraits climatiques d'Ouranos](#). Le site [Accueil — Données Climatiques.ca](#) peut s'avérer une ressource complémentaire, notamment pour l'indicateur climatique « changement du niveau de la mer ». Enfin, l'initiateur peut consulter [l'Atlas hydroclimatique](#), un outil cartographique présentant le régime hydrique des rivières du Québec méridional, en climat actuel et futur.

**Références**

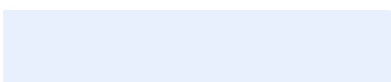
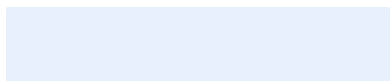
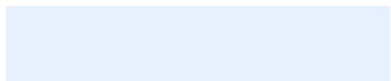
MELCCFP. Les changements climatiques et l'évaluation environnementale - Guide à l'intention de l'initiateur de projet (2021). <https://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/directive-etude-impact/guide-intention-initiateur-projet.pdf>

Ouranos. (2025). Portraits climatiques [plateforme web]. Version 3.0.3. <https://portraits.ouranos.ca/>

Ouranos et MELCCFP. 2024. Élaborer un plan d'adaptation aux changements climatiques – Guide pour les organismes municipaux. 138 p. <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/environnement/publications-adm/plan-economie-verte/outils/guide-elaborer-plan-adaptation-organismes-municipaux.pdf>

- Climatologie :
- 4.2.2.1 Prévisions climatiques

À la section « 4.2.2.1 Prévisions climatiques », l'initiateur devra utiliser le terme « Projections climatiques » plutôt que « Prévisions climatiques ».

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Marc-André Ducharme	Spécialiste en adaptation aux changements climatiques		2025/09/04
Marie-Ève Garneau	Coordonnatrice des avis d'expert par intérim		2025/09/04
Mireille Sager	Directrice adjointe des risques climatiques et de la transition juste		2025/09/04
Clause(s) particulière(s) :			

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

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

L'étude d'impact est recevable et le projet est acceptable dans sa forme actuelle, donc je ne souhaite plus être consultée sur ce projet

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

- Thématiques abordées : Adaptation aux changements climatiques actuels et futurs
- Référence à l'addenda : QC1-Q233363A\_CGPBC.pdf (R13A et 13B ainsi que l'annexe D)
- Texte du commentaire : L'initiateur a répondu adéquatement aux questions concernant la prise en compte des changements climatiques dans l'étude d'impact. Les composantes susceptibles d'être affectées par les aléas sont mentionnées, ainsi que les conséquences. Une appréciation des risques permet d'identifier les risques moyens, modérés et élevés (forts) et des mesures d'adaptation sont proposées.

Les composantes susceptibles d'être affectées par les aléas climatiques :

- Quai du futur terminal;
- Enrochement protecteur/revêtement de protection en pierre;
- Surface du terrain du terminal/Système de drainage de l'aire d'exploitation.

Les conséquences :

- Érosion des berges;
- Impacts environnementaux et humains;
- Arrête des activités du port;
- Dépassement de la capacité de drainage du système.


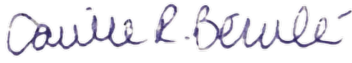

Les aléas climatiques :

- Régime des glaces (épaisseur de glace);
- Vagues de tempête;
- Hausse du niveau de la mer;
- Précipitations liquides;
- Cycles de gel/dégel.

L'annexe D (en appui à la réponse 13) présente un tableau contenant les composantes, les aléas, l'appréciation des risques ainsi que les mesures d'adaptation proposées. Les risques moyens, modérés et élevés (forts) ont été identifiés à partir de la combinaison de la vraisemblance de l'aléa et de la conséquence. Pour chacun, des mesures d'adaptation pour la conception ou l'entretien ont été identifiées. Par exemple : la prise en compte de l'épaisseur de la glace selon une récurrence de 50 ans, lors de la conception du poste (terminal), ou encore une majoration de 35 % des précipitations extrêmes pour le système de drainage.

Nous réitérons la demande à l'initiateur d'utiliser les termes « projections climatiques » au lieu de « prévisions climatiques ». Ces derniers apparaissent encore dans le document QC\_1.

### Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Catherine Frizzle	Spécialiste en gestion des risques climatiques		2026/02/24
Camille Robitaille-Bérubé	Coordonnatrice par intérim des avis d'experts		2026/02/24
Mireille Sager	Directrice adjointe		2026/02/24

**Clause(s) particulière(s) :**

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

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

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

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

**Signature(s)**

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

**Clause(s) particulière(s) :**

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

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

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

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

**Signature(s)**

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

Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.	<input type="text"/>	Cliquez ici pour entrer une date.
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			

**ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET**

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

<h3>3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet</h3>			
Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?			Choisissez une réponse
Justification :			
<b>Signature(s)</b>			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.	<input type="text"/>	Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.	<input type="text"/>	Cliquez ici pour entrer une date.
<b>Clause(s) particulière(s) :</b>			

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

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

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Projet de réaménagement du terminal n°5 au port de Baie-Comeau	
Initiateur de projet	Corporation de gestion du port de Baie-Comeau (CGPBC)	
Numéro de dossier	3211-04-071	
Dépôt de l'étude d'impact	2025/07/21	
<p>Présentation du projet : Le projet de réaménagement vise l'utilisation optimale de la superficie disponible pour de l'entreposage supplémentaire et l'ajout d'un cinquième poste d'amarrage pour accueillir du cargo en vrac solide et des matériaux divers, ce qui est restreint avec les installations actuelles de la CGPBC, puisque les postes actuels offrent peu de superficie d'entreposage. Ainsi, l'ajout de ce cinquième poste, jumelé à l'agrandissement de la capacité d'entreposage existante sur le terrain du terminal, permettra de diversifier l'offre de services portuaires à la clientèle régionale existante et future. L'intervention projetée requiert un empiètement total, permanent ou temporaire, de 9 991 m2 en milieu hydrique pour agrandir le terrain du terminal no 5 (démanteler le quai existant et remblayer environ 2 782 m2, enlever une partie du quai existant, mais sans remblayer, soit 292 m2) et pratiquer un dragage de capitalisation d'une superficie de 7 080 m2 devant le futur mur de palplanches pour assurer un tirant d'eau suffisant pour recevoir des navires jusqu'à près de 25 000 TPL.</p>		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de la Sécurité publique	
Direction ou secteur	Direction régionale de la sécurité civile et de la sécurité incendie de la Côte-Nord	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	09 - Côte-Nord	
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.	

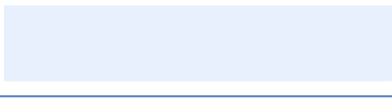
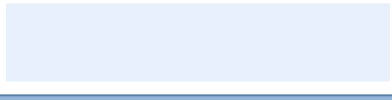
RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

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

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

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'étude d'impact :</li> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>	Rôles et responsabilités des intervenants - Responsabilité d'autres ressources 12.1.3, p. 200
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'étude d'impact :</li> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>	Ministère de la Sécurité publique – Sécurité civile : le Centre des opérations gouvernementales (COG) doit être retiré au niveau comme l'intervenant et dans les rôles et responsabilités. C'est le ministère de la Sécurité publique – Sécurité civile qui coordonne l'assistance fournie par les différents ministères et organismes québécois impliqués dans une situation d'urgence majeure. Rôles et responsabilités des intervenants lors d'une situation d'urgence en phase d'exploitation 12.2.3, Tableau 12.2, p. 207
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'étude d'impact :</li> </ul>	Ministère de la Sécurité publique – Sécurité civile : le Centre des opérations gouvernementales (COG) doit être retiré au niveau comme l'intervenant et dans les rôles et responsabilités. C'est le ministère de la Sécurité publique – Sécurité civile qui coordonne l'assistance fournie par les différents ministères et organismes québécois impliqués dans une situation d'urgence majeure. Plan de mesure d'urgence pendant les travaux 12.1, p. 194

- Texte du commentaire : Un PMU-travaux devra être élaboré par l'entrepreneur général. Le MSP demande s'il pourra le consulter lorsqu'il sera disponible?
- Thématiques abordées : Plan de mesure d'urgence-exploitation
- Référence à l'étude d'impact : 12.1, p. 194
- Texte du commentaire : La version finale du PMU-exploitation révisée pour inclure le futur terminal sera déposée auprès de la Ville de Baie-Comeau. Est-ce qu'un processus de mise à jour à une fréquence régulière, notamment le bottin des ressources internes et externes, est prévu dans la version révisée?



Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Valérie Emond	Conseillère en sécurité civile		2025/08/19
Luc Bourassa	Directeur régional		2025/08/19
Clause(s) particulière(s) :			

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

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

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

- Thématiques abordées : 8. Volet plan préliminaire de mesures d'urgence
  - Référence à l'addenda : R – 23, p. 40
  - Texte du commentaire : Le commentaire initial demandait de retirer la mention du COG dans le rôle de l'intervenant qui coordonne l'assistance fournie par les différents ministères et organismes québécois impliqués dans une situation d'urgence majeure. Ce qui a été répondu par le promoteur.
- Cependant, dans la réponse R-23, le promoteur indique : **De même que les tableaux des sections 12.1.6, 12.2.4 et 12.2.5 portant sur les bottins téléphoniques et les intervenants, dans lesquels COG a été retiré.**
- Comme c'est le COG qui peut être joint en tout temps (24/7), le MSP recommande de réintégrer les coordonnées du COG aux bottins téléphoniques des sections mentionnées ci-haut.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Valérie Emond	Conseillère en sécurité civile		2026/02/11
Luc Bourassa	Directeur régional		2026/02/11
Clause(s) particulière(s) :			

### ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

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

### 3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet

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

Choisissez une réponse

Justification :

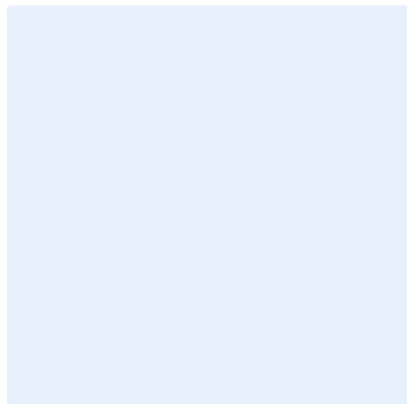
#### Signature(s)

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

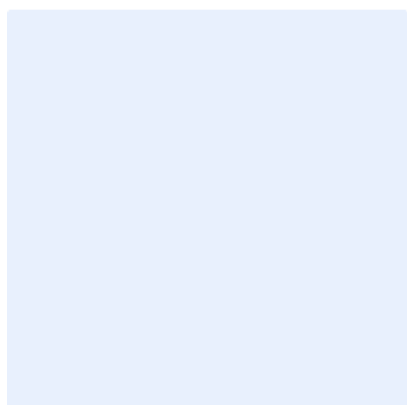
#### Clause(s) particulière(s) :

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

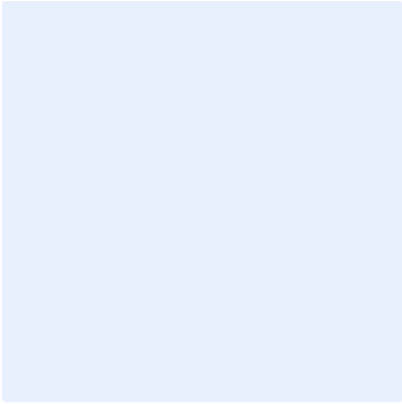
Titre de la figure



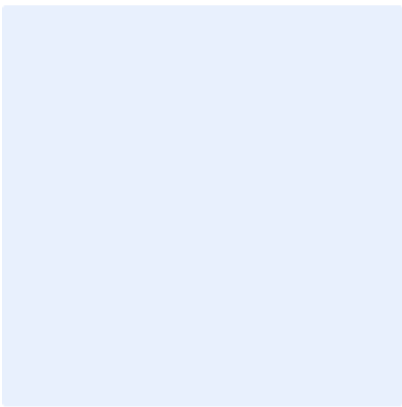
Titre de la figure



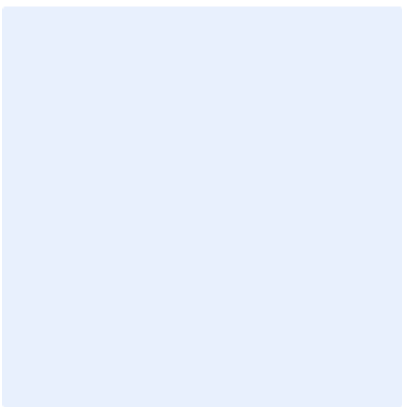
Titre de la figure



Titre de la figure



Titre de la figure



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

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

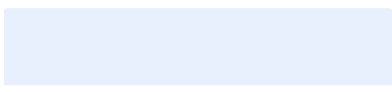
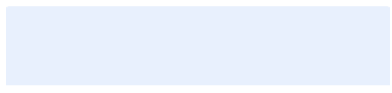
Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Projet de réaménagement du terminal n°5 au port de Baie-Comeau	
Initiateur de projet	Corporation de gestion du port de Baie-Comeau (CGPBC)	
Numéro de dossier	3211-04-071	
Dépôt de l'étude d'impact	2025/07/21	
Présentation du projet : Le projet de réaménagement vise l'utilisation optimale de la superficie disponible pour de l'entreposage supplémentaire et l'ajout d'un cinquième poste d'amarrage pour accueillir du cargo en vrac solide et des matériaux divers, ce qui est restreint avec les installations actuelles de la CGPBC, puisque les postes actuels offrent peu de superficie d'entreposage. Ainsi, l'ajout de ce cinquième poste, jumelé à l'agrandissement de la capacité d'entreposage existante sur le terrain du terminal, permettra de diversifier l'offre de services portuaires à la clientèle régionale existante et future. L'intervention projetée requiert un empiètement total, permanent ou temporaire, de 9 991 m2 en milieu hydrique pour agrandir le terrain du terminal no 5 (démanteler le quai existant et remblayer environ 2 782 m2, enlever une partie du quai existant, mais sans remblayer, soit 292 m2) et pratiquer un dragage de capitalisation d'une superficie de 7 080 m2 devant le futur mur de palplanches pour assurer un tirant d'eau suffisant pour recevoir des navires jusqu'à près de 25 000 TPL.		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD)	
Direction ou secteur	Direction de l'environnement	
Avis conjoint	Direction générale de la Côte-Nord, Direction générale de la sécurité et du camionnage et Direction du transport et de la stratégie maritime	
Région	09 - Côte-Nord	
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

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

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

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées : Sécurité des piétons, des cyclistes et des plaisanciers</li> <li>Référence à l'étude d'impact :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Consultation publique : ÉIE vol. 1 Tableau 2.3 (page 31)</li> <li>Maintien des activités récréatives et accès public au quai : ÉIE vol. 1 7.4.4 (page 156) et 7.6.4 (page 167)</li> </ul> </li> <li>Texte du commentaire : L'initiateur du projet doit intégrer à l'étude d'impact le plan de transport des camions.                             <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Pour la phase de construction</b> : Il est nécessaire de connaître le nombre approximatif des camions normés et hors normes en lien avec les travaux qui circuleront quotidiennement sur les principales routes utilisées par ces camions ainsi que leurs itinéraires.</li> <li><b>Phase d'exploitation</b> : Le nombre des camions sur la route augmentera également lors de cette phase du projet, l'initiateur du projet doit identifier le nombre approximatif des camions sur la route ainsi que les itinéraires possibles des camions.</li> </ul> </li> </ul>	


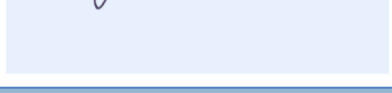
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Marie-Michelle Vézina	Directrice par intérim, Direction de l'environnement		2025/08/25
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

**Clause(s) particulière(s) :**

Cet avis est un avis conjoint de la Direction générale de la Côte-Nord et de la Direction générale de la sécurité et du camionnage. Bien que compilé par la Direction de l'environnement, le contenu de cet avis reste sous la responsabilité ces unités, selon leurs mandats respectifs.

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

<p>Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?</p>	L'étude d'impact est recevable
<p>Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Thématiques abordées :</li> <li>Référence à l'addenda :</li> <li>Texte du commentaire :</li> </ul>	

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Julie Milot	Directrice, Direction de l'environnement		2026/02/24
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

**Clause(s) particulière(s) :**

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

**ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET**

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

## 3 Avis d'acceptabilité environnementale du projet

**AVIS D'EXPERT**

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

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

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

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