

AVIS D'EXPERT

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

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 m ² en milieu hydrique pour agrandir le terrain du terminal no 5 (démanteler le quai existant et remblayer environ 2 782 m ² , enlever une partie du quai existant, mais sans remblayer, soit 292 m ²) et pratiquer un dragage de capitalisation d'une superficie de 7 080 m ² 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 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, DPA 3311 et 3391	

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"> Thématiques abordées : Climat sonore 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) Texte du commentaire : 	<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 présentées¹, 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_{den}
- Seuils de nuit : 45 dB(A) L_{night} et 60 dB(A) L_{Amax}

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.

¹ 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.

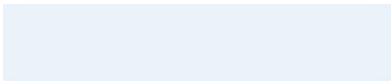
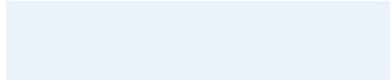
Conclusion

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 génèreraient 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.

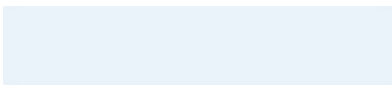

L'initiateur a fourni des détails sur les hypothèses formulées, et ce, en fonction des limitations liées aux informations disponibles à ce stade du projet sur les sources étudiées. Les puissances déterminées en fonction de ces hypothèses ont également été fournies.

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.

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) :

2.1 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 : Climat sonore
- Référence à l'addenda : QC2-Q233363A_CGPBC_00.pdf; Deuxième série de réponses aux questions et commentaires (QC-2-1)
- Texte du commentaire :

Le document *Deuxième série de réponses aux questions et commentaires* contient l'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 telle que demandée dans les avis précédents.

Les résultats des modélisations indiquent que les niveaux sonores du bruit particulier occasionné par la circulation de véhicules lourds supplémentaires seront inférieurs aux seuils de comparaison, soit de 53 dBA pour le niveau L_{den} et de 45 dBA pour le niveau L_{night} .

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, l'étude d'impact est jugée recevable.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Didier Rudakenga	Ingénieur		Cliquez ici pour entrer une date.
Michel Gélinas	Directeur des politiques de l'atmosphère		2026/05/28

Clause(s) particulière(s) :

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

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

3

Avis d'acceptabilité environnementale du projet

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

Choisissez une réponse

Justification :

Signature(s)

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

Clause(s) particulière(s) :

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