



# RÉFECTION DU TERMINAL NO 5 PRÉSENTATION DU PROJET

La Corporation de gestion du Port de Baie-Comeau (CGPBC) souhaite développer des capacités d'entreposage et de transbordement supplémentaires en réaménageant le terminal no 5, présentement non utilisé à des fins portuaires, en terminal multi-cargo et multiusager. Plus particulièrement, la CGPBC désire agrandir l'espace disponible à l'emplacement du terminal no 5.

## TRAVAUX DE RÉAMÉNAGEMENT PLANIFIÉS

- Retirer la majeure partie du quai existant\* (constitué d'un tablier de béton sur pieux et relié à la terre ferme par quatre sections transversales) ainsi qu'une rampe de chargement ;
- Remblayer des zones soumises aux marées derrière le quai existant sur une superficie de 3 200 m<sup>2</sup>. Une portion sous le quai existant à démanteler ne serait pas remblayée et représente une superficie de 407 m<sup>2</sup>. La superficie utilisable pour les opérations du terminal passerait alors de 13 634 m<sup>2</sup> à 16 842 m<sup>2</sup>;
- Construire une façade en palplanches d'acier d'une longueur approximative de 192 m pour l'accostage de navires pouvant avoir un tonnage allant jusqu'à 40 000 TPL;
- Excaver ou draguer une superficie d'environ 21 320 m<sup>2</sup>, pour atteindre un tirant d'eau minimum de 10,2 m. Le volume de sédiments à retirer est évalué à plus de 30 000 m<sup>3</sup>.

\*Il est à noter qu'une section du quai existant est utilisée pour les opérations de la traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout et appartient à la Société des traversiers du Québec (STQ). Cette section du quai ne sera pas démantelée. Les trois autres sections du quai ne sont actuellement pas utilisées pour des raisons de vétusté et de sécurité depuis de nombreuses années.

Un **bâtiment de service et d'entreposage pour des marchandises en vrac sec** est aussi éventuellement prévu sur le terrain actuel du terminal. Ce bâtiment pourra être érigé indépendamment du présent projet, dans l'espace actuellement disponible sur le terrain du terminal, afin de desservir le quai multiusager déjà présent.



Le port de Baie-Comeau est accessible à l'année via la Voie maritime du Saint-Laurent.

# Raison d'être du projet

## MISE EN CONTEXTE

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

**Cette situation au port de Baie-Comeau nuit donc présentement au positionnement du Québec auprès des investisseurs étrangers qui souhaitent développer des projets sur la Côte-Nord, notamment dans le secteur de la filière des batteries et des minéraux stratégiques.**

## LE TERMINAL NO 5

Le terminal no 5 est situé à l'intérieur de la zone industrialo-portuaire du port de Baie-Comeau. Il a été aménagé par Abitibi-Consolidated, Division Baie-Comeau au début des années 1960. Le quai, aménagé sur pieux, a une longueur totale estimée à quelque 260 m. Selon un relevé des activités passées sur le terrain du terminal, celui-ci a été peu utilisé pendant les années 1980 et 1990 et ne semble avoir servi qu'à de l'entreposage général, sans lien direct avec des activités portuaires au quai, durant les années 2000 et 2010.

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



# Capacité du terminal

La capacité maximale annuelle de transit de marchandises au terminal no 5 dépendra du type de marchandises reçues ou expédiées.

## TONNAGE MANUTENTIONNÉ

**Si les marchandises sont essentiellement du vrac qui doit être entreposé à l'intérieur, telles que des granules de bois, c'est alors la capacité du bâtiment prévu à cet effet qui limitera le nombre de navires.** Celle-ci est estimée à 300 000 t/an. En posant, l'hypothèse que les navires utilisés pour les granules auraient une capacité de 25 000 TPL, cela représenterait 12 navires par année.

**Si du vrac est aussi entreposé à l'extérieur, comme du graphite par exemple, le potentiel maximal additionnel augmenterait de 500 000 t/an.** En utilisant des navires de 25 000 TPL, cela représenterait 20 navires additionnels. Au total, 32 navires d'une capacité de 25 000 TPL utiliseraient le terminal no 5 par année, avec une utilisation à 800 000 t/an. Si des navires plus gros sont utilisés, le nombre total serait moindre, puisque la capacité de transbordement du terminal demeurerait la même. Avec des navires de 30 000 TPL de capacité en moyenne, cela représente de 10 à 27 navires par année, pour un tonnage manutentionné au terminal, variant de 300 000 t/an à 800 000 t/an.

Le tonnage manutentionné au Port de Baie-Comeau ces dix dernières années a été d'un peu plus de 4 000 000 t/an. **L'exploitation du terminal no 5 ajouterait de 300 000 à 800 000 t/an à ce tonnage.**

## NOMBRE DE NAVIRES

Le nombre de navires a été relativement variable entre 2013 et 2022, mais avec une diminution ces sept dernières années, par rapport aux années 2013 à 2015, malgré l'arrivée de navires de croisières à partir de 2014. Trois installations portuaires sont utilisées par autant d'entreprises privées (Alcoa Ltée, Société du port ferroviaire de Baie-Comeau (SOPOR) et Cargill Ltée), outre le quai multi-usager sous la responsabilité de la Corporation de gestion du Port de Baie-Comeau. Entre 2013 et 2022, le nombre de navires a varié entre 138 et 202, sans compter les allées et venues quotidiennes du traversier de la Société des traversiers du Québec reliant Baie-Comeau et Matane (quatre ou cinq traversées par semaine de septembre jusqu'à la mi-mai et une tous les jours de la semaine de la mi-mai jusqu'au début de septembre, pour approximativement 275 traversées par année).

**Le nombre de navire anticipé avec le réaménagement du terminal no 5, soit entre 27 à 32 pour un scénario d'exploitation maximal, ne permettrait pas de retrouver l'achalandage vécu de 2013 à 2015, qui dépassait 200 navires par an.**

# Environnement naturel et humain

## MILIEU NATUREL

### BAIE DES ANGLAIS

Le port de Baie-Comeau est accessible à l'année via la Voie maritime du Saint-Laurent. L'amplitude moyenne des marées est de 2,8 m, tandis que celle des grandes marées est de 4,4 m (Source : Pêches et Océans Canada). Selon le [Plan d'action Saint-Laurent](#), la majeure partie de la baie des Anglais a une profondeur supérieure à 40 m et la profondeur maximale est de 110 m. Cette zone n'est donc jamais découverte à marée basse.

La rivière aux Anglais se jette dans la baie du même nom à environ 500 m au nord de l'anse du Moulin.

### OISEAUX

**La partie ouest de la baie fait partie de la Zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO) de Baie-Comeau.** Cette partie a acquis ce statut, car elle abrite de façon régulière une espèce en péril, le Garrot d'Islande, ainsi que de grands rassemblements d'oiseaux grégaires dont le nombre dépasse le seuil de 1 % de la population considérée, soit mondiale ou continentale. La ZICO accueille notamment le goéland bourgmestre, le harle huppé, la macreuse à front blanc, la macreuse noire, la mouette de Bonaparte, le canard noir, selon les saisons. Plusieurs autres espèces fréquentent le secteur dont d'autres espèces en péril, soit l'arlequin plongeur – population de l'est (statut fédéral), le pluvier siffleur (statut fédéral), le hibou des marais (statut fédéral) et le grèbe esclavon (statut provincial).

**Le secteur du terminal no 5 est compris à l'intérieur de l'aire de concentration d'oiseaux aquatiques (ACOA) de Baie-Comeau** (indicatif 90011), accueillant principalement des oies, des bernaches et des canards, toutes des espèces migratrices. Cette aire est désignée comme habitat faunique en vertu de la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune* (LRQ, c. C-61.1).

Enfin, à environ 5 km au sud-est du terminal no 5 se trouve la **Réserve naturelle du Boisé-de-la-Pointe-Saint-Gilles, une réserve naturelle reconnue en vertu de la Loi sur la conservation du patrimoine naturel** (LRQ, c. C-61.01). Cette réserve comprend des boisés ainsi qu'un milieu riverain. Ce dernier fait partie de la ZICO de Baie-Comeau.

# Environnement naturel et humain (suite)

## MILIEU NATUREL (SUITE)

### FAUNE BENTHIQUE

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

### FAUNE ICTHYENNE

**La faune ichthyenne est considérée diversifiée.** Mentionnons d'abord que la rivière aux Anglais, qui se déverse dans la baie des Anglais, a le statut de rivière à saumons. L'omble de fontaine, l'anguille d'Amérique ainsi que l'éperlan arc-en-ciel viennent frayer dans la rivière. Plusieurs espèces marines fréquentent aussi la baie des Anglais.

### MAMMIFÈRES MARINS

**La baie des Anglais est considérée comme un site privilégié pour l'observation des mammifères marins.** Le [Plan d'action Saint-Laurent](#) mentionne que trois espèces de rorqual à fanons, dont deux en péril, soit le petit rorqual, le rorqual commun et le rorqual bleu - population de l'Atlantique, la fréquentent régulièrement du printemps à l'automne. Exceptionnellement, on y rencontre aussi le cachalot pendant la période estivale. Le marsouin commun - population de l'Atlantique nord-ouest (espèce préoccupante – statut fédéral) fréquente également la baie.

En ce qui concerne les pinnipèdes, le phoque commun - sous-espèce de l'Atlantique est présent annuellement sur toute la baie, de la pointe Saint-Panrace à la pointe Saint-Gilles. Il utilise comme échouerie les battures sableuses situées au large de la plage Champlain. Enfin, le phoque gris est observé du printemps à l'automne et le phoque du Groenland peut aussi être présent durant l'hiver.

# Environnement naturel et humain (suite)

## MILIEU HUMAIN

**Les activités adjacentes au terminal sont principalement maritimes.** Le terminal est situé entre la gare fluviale de Baie-Comeau, exploitée par la Société des traversiers du Québec, le terminal multiusager du Port de Baie-Comeau (postes d'amarrage no 1 à 4) ainsi que le Club nautique de Baie-Comeau, qui comprend une marina. Un restaurant et le terminal de croisières internationales de Baie-Comeau se trouvent à proximité du terminal, à environ 150 m au sud-est. Une voie de circulation publique ainsi qu'une piste cyclable (Véloroute des Baleines) sont aménagées à proximité du terminal, le long de l'avenue Cartier (route Maritime).

**Le projet est situé sur le Nitassinan de la Première Nation des Innus de Pessamit.**

La communauté est principalement située, à vol d'oiseau, en bordure de la rivière Bersimis, à un peu plus de 40 km au sud-ouest du port de Baie-Comeau.

**Les résidences les plus proches sont sur la rue de Salaberry, sur un promontoire rocheux et boisé situé à environ 850 m à l'est du terminal no 5.** Un autre secteur résidentiel se retrouve au sud-ouest, à environ 1 350 m pour l'habitation la plus proche (Hôtel Le Manoir situé sur l'avenue Cabot). À cet endroit se trouve aussi le Parc des Pionniers, un parc multifonctionnel aménagé le long de la rive de l'estuaire du Saint-Laurent. Ce parc est notamment relié à la Gare fluviale de Baie-Comeau par la Véloroute des baleines.

# Principaux enjeux du projet

## PHASE DE CONSTRUCTION

**Effets possibles sur l'ichtyofaune, les mammifères marins, les oiseaux aquatiques et la faune benthique :**

- Augmentation de la turbidité par la mise en suspension de matières en suspension (MES) ;
- Dérangement par le bruit des travaux ;
- Augmentation de la circulation routière par le camionnage ;
- Débris de démolition du terminal existant et de construction tombant dans le havre du port, notamment de l'acier, du bois, de la peinture ;
- Rejet accidentel de contaminants par la machinerie utilisée ;
- Incertitude liée au niveau de contamination des sols et des sédiments et aux volumes à gérer en milieu terrestre pouvant imposer des contraintes techniques et économiques à la réalisation du projet ;
- Risque de propagation de la contamination en dehors du havre du port de Baie-Comeau par la remise en suspension de sédiments contaminés et leur dispersion durant la réalisation des travaux de réfection et de dragage ;
- Possibilité d'occasionner une perturbation, une détérioration ou une destruction d'habitat du poisson, selon les solutions envisagées pour la réfection du terminal ;
- Émission de bruits subaquatiques susceptibles de causer des effets aux mammifères marins ;
- Émission de poussières créant des particules dans l'air et des matières en suspension dans l'eau pendant la démolition du terminal existant et la construction du nouveau terminal.

**Émissions atmosphériques générées par la machinerie et l'équipement (carbone noir, NOx, N2O, CO2, notamment).** La présence d'un réseau de distribution d'électricité à proximité du terminal fera en sorte que la CGPBC demandera de recourir à l'électricité pour alimenter l'équipement fixe.

**Présence d'activités récréatives et de navigation commerciales** dans ce secteur de la baie des Anglais et le long des voies routières voisines.

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

# Principaux enjeux du projet (suite)

## PHASE D'EXPLOITATION

**Émission de particules dans l'air et dans l'eau par les activités de manutention au terminal.** Les matériaux en vrac devant être à l'abri des intempéries seront entreposés dans le bâtiment prévu à cet effet.

**Émissions atmosphériques, surtout gazeuses, générées par la manutention des marchandises transitant au terminal,** notamment par les camions ainsi que par les moteurs et les chaudières des navires (carbone noir, NO<sub>x</sub>, N<sub>2</sub>O, CO<sub>2</sub>).

**Bruit généré par les activités de manutention et les navires transitant au terminal** ainsi que par le camionnage entrant et sortant du terminal, pouvant être perçus des milieux habités.

**Bruits marins générés par les activités de manutention et les navires transitant au terminal,** pouvant occasionner des effets négatifs sur le poisson et les mammifères marins fréquentant la baie des Anglais.

**Éclairage du terminal pour les activités de manutention,** pouvant perturber la faune marine et aviaire à proximité et gêner les habitations situées à proximité ou les activités récréatives.

**Déversement accidentel de matières dangereuses sur le sol et dans l'eau (huile, lubrifiants, carburant).** Les usages prévus au terminal concernent la manutention de vrac solide et d'autres produits solides. Il n'est pas prévu d'entreposer et de faire transiter du vrac liquide, bien que des contenants de liquides variés pourraient transiter.

**Sécurité du public fréquentant les rues adjacentes au terminal** quant à la circulation des camions et à l'accès non autorisé au terminal no 5.

**Retombées économiques de l'exploitation du terminal** pour la ville de Baie-Comeau, l'ensemble de la MRC de Manicouagan et la Première Nation des Innus de Pessamit.

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

**Diverses mesures seront prévues pour atténuer l'ensemble des impacts sur les milieux naturel et humain. Ces mesures seront soit intégrées à la conception du projet soit mises en place pendant les travaux ou l'exploitation.**