

---

---

# **DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET STRATÉGIQUE**

## **DIRECTION DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES PROJETS HYDRIQUES**

**Rapport d'analyse concernant la soustraction des travaux de dragage d'urgence aux postes d'amarrage 3 et 4 et dans le chenal d'accès du projet décennal de dragage d'entretien des installations portuaires de Rimouski par la Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie inc. sur le territoire non organisé aquatique de la municipalité régionale de comté de Rimouski-Neigette de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement**

**Dossier 3216-02-353**

**Le 26 juin 2025**

*Environnement,  
Lutte contre  
les changements  
climatiques,  
Faune et Parcs*

**Québec** 



## ÉQUIPE DE TRAVAIL

### **De la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques :**

Chargée de projet : Madame Anaïs Gaudreault

Supervision technique : Madame Simone Gariépy, coordonnatrice-chef de file

Supervision administrative : Madame Isabelle Nault, directrice

Révision du texte et éditique : Madame Annie Forgues, adjointe administrative



## TABLE DES MATIÈRES

<b>Équipe de travail</b> .....	<b>i</b>
<b>Liste des tableaux</b> .....	<b>v</b>
<b>Liste des figures</b> .....	<b>v</b>
<b>Liste des annexes</b> .....	<b>v</b>
<b>Introduction</b> .....	<b>1</b>
<b>1. Le projet</b> .....	<b>3</b>
<b>1.1 Mise en contexte</b> .....	<b>3</b>
<b>1.2 Description du sinistre</b> .....	<b>6</b>
<b>1.3 Description générale des travaux et de leurs composantes</b> .....	<b>6</b>
<b>1.3.1 Travaux projetés</b> .....	<b>6</b>
<b>1.3.2 Calendrier de réalisation</b> .....	<b>6</b>
<b>2. Consultation des communautés autochtones</b> .....	<b>6</b>
<b>3. Analyse de la demande</b> .....	<b>7</b>
<b>3.1 Définition d'un sinistre au sens de la Loi sur la sécurité civile visant à favoriser la résilience aux sinistres</b> .....	<b>7</b>
<b>3.2 Analyse de la justification de la soustraction d'une partie du projet de la PÉEIE</b> 7	
<b>3.3 Justification de la durée du décret</b> .....	<b>9</b>
<b>3.4 Autres considérations</b> .....	<b>9</b>
<b>Conclusion</b> .....	<b>10</b>
<b>Références</b> .....	<b>13</b>
<b>Annexes</b> .....	<b>15</b>



## LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 PROFONDEURS, SUPERFICIES ET VOLUMES D'EXCAVATION DES TRAVAUX DE DRAGAGE D'URGENCE AUX POSTES D'AMARRAGE 3 ET 4 ET DANS LE CHENAL D'ACCÈS .....	5
--	---

## LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 INSTALLATIONS PORTUAIRES DE RIMOUSKI (SPBSG, 2025) .....	3
FIGURE 2 PLAN DE DRAGAGE POUR LE PROJET DÉCENNAL DE DRAGAGE D'ENTRETIEN DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE RIMOUSKI (CIMA+, 2025) .....	4
FIGURE 3 DRAGAGE D'URGENCE AUX INSTALLATIONS PORTUAIRES DE RIMOUSKI (CIMA+, 2025) .....	5

## LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET .....	17
---	----



## INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse de la soustraction de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PÉEIE) des travaux de dragage d'urgence aux postes d'amarrage 3 et 4 et dans le chenal d'accès aux installations portuaires de Rimouski du projet décennal de dragage d'entretien des installations portuaires de Rimouski, sur le territoire non organisé aquatique de la municipalité régionale de comté de Rimouski-Neigette par la Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie inc.(SPBSG).

La sous-section 4 de la section II du chapitre IV du titre I de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q— 2), ci-après LQE, présente les modalités générales de la PÉEIE.

La SPBG souhaite réaliser un dragage en urgence aux postes d'amarrage 3 et 4 sur une superficie de 7 557,6 m<sup>2</sup> et une profondeur de 7,3 m et dans le chenal d'accès sur une superficie de 15 274,6 m<sup>2</sup> et une profondeur de 5,2 m. Ces travaux font partie du projet décennal de dragage d'entretien des installations portuaires de Rimouski dont un avis de projet a été déposé le 14 décembre 2021, modifié le 25 avril 2025, et qui a pour objectif le dragage d'entretien du havre et du chenal d'accès des installations portuaires de Rimouski sur une superficie d'environ 251 000 m<sup>2</sup>. Ce projet est assujéti à la PÉEIE en vertu du paragraphe 1 du premier alinéa et le paragraphe 1 du troisième alinéa de de l'article 2 de la partie II de l'annexe 1 du Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets (chapitre Q-2, r. 23.1), puisqu'il concerne des travaux de dragage d'entretien à des fins de navigation réalisés dans le fleuve, l'estuaire ou le golfe du Saint-Laurent, ainsi que dans la baie des Chaleurs, sur une superficie cumulative de plus de 25 000 m<sup>2</sup>, sans égard à la distance touchée à l'intérieur de la limite des inondations de récurrence de 2 ans.

Depuis 2023, la SPBSG a reçu de nombreuses communications des usagers des installations portuaires de Rimouski partageant leurs préoccupations en lien avec les profondeurs insuffisantes à la navigation sécuritaire. Ainsi, alléguant l'urgence de réaliser les travaux dans des délais plus courts que ceux requis pour l'application de la PÉEIE afin de prévenir des dommages que pourrait causer un sinistre, en l'occurrence la forte perturbation des communautés de la Basse-Côte-Nord, de l'île d'Anticosti et de l'Est du Québec, en cas de rupture des services d'approvisionnement de produits et biens essentiels assuré par la desserte Basse-Côte-Nord et par les navires pétroliers, la SPBSG a déposé un argumentaire au MELCCFP visant à soustraire une partie du projet de la PÉEIE en vertu de l'article 31.7.1 de la LQE. Cet article mentionne que le ministre, sur avis du ministre de la Sécurité publique (MSP) quant à la nécessité d'un projet, ou d'une partie de celui-ci, pour réparer tout dommage causé par un sinistre au sens de la Loi sur la sécurité civile visant à favoriser la résilience aux sinistres (chapitre S-2.4) ou pour prévenir tout dommage que pourrait causer un tel sinistre, peut recommander au gouvernement ou au comité de ministres de soustraire en tout ou en partie un projet de la PÉEIE selon les conditions, les restrictions ou les interdictions qu'il détermine s'il est d'avis que la situation nécessite que le projet soit réalisé dans des délais plus courts que ceux requis pour l'application de cette procédure. En ce cas, le gouvernement détermine les dispositions des sous-sections 1 et 2 de la section II du chapitre IV du titre I de la LQE qui sont applicables au projet, le cas échéant.

Il importe de préciser que l'article 31.7.1 n'autorise pas la réalisation du projet. Cet article n'a que pour objectif, dans un contexte bien précis, de permettre au gouvernement de soustraire à l'application de la PÉEIE un projet qui y est assujéti et de transférer au MELCCFP la responsabilité d'en évaluer l'acceptabilité environnementale dans le cadre de l'analyse de la demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE qui devra être présentée par l'initiateur préalablement à la réalisation des travaux.

Sur la base des informations fournies par l'initiateur, l'analyse effectuée par le MELCCFP, en concertation avec le MSP sur la nécessité du projet pour prévenir tout dommage que pourrait causer un sinistre, permet d'établir, à la lumière de la justification du caractère urgent du projet, la pertinence de réaliser les travaux de dragage d'urgence dans des délais plus courts que ceux requis pour l'application de cette procédure, et selon quelles conditions.

## 1. LE PROJET

### 1.1 Mise en contexte

La SPBSG est mandataire du gouvernement du Québec pour assurer l'exploitation, l'entretien et les travaux d'immobilisation des installations portuaires de Rimouski depuis 2020. Avant cette date, le port était sous la responsabilité de Transports Canada. Les installations portuaires de Rimouski sont constituées de quatre structures, telles que présentées à la figure 1 :

- Le quai éperon, desservant les pêcheurs commerciaux, rattaché à l'extrémité de la jetée est ;
- La jetée est, dont le côté ouest sert principalement pour le transport de marchandises, le ravitaillement de l'Île d'Anticosti et de la Basse-Côte-Nord ainsi que pour l'approvisionnement en pétrole pour l'Est-du-Québec. Le navire de recherche Coriolis II utilise également la jetée est lorsque la disponibilité des postes d'amarrage le permet. De plus, le côté est de cette jetée est également utilisé par les pêcheurs commerciaux.
- Le quai transversal, condamné et fermé depuis 1995. La détérioration majeure des éléments structuraux le rend inutilisable et une barrière en empêche l'accès ;
- La jetée ouest, condamnée et fermée partiellement depuis 2004 et complètement depuis 2015. La détérioration majeure des éléments structuraux la rend inutilisable et une barrière cadenassée en empêche l'accès.

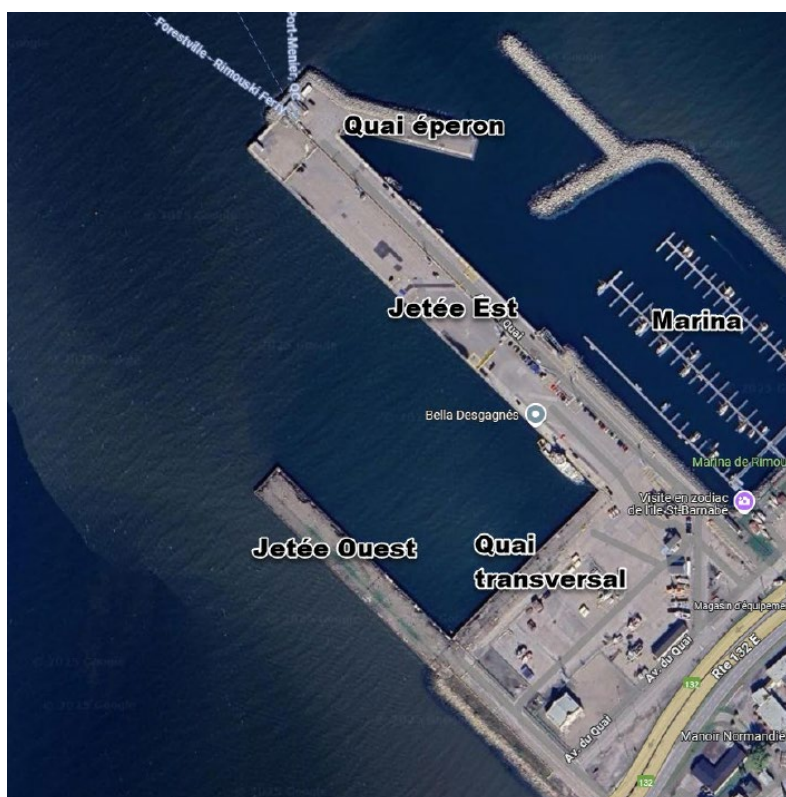


FIGURE 1 INSTALLATIONS PORTUAIRES DE RIMOUSKI (SPBSG, 2025)

Selon l'historique de dragage disponible, de 1974 à 2019, le volume qui s'accumule chaque année dans le havre, le secteur des pêcheurs et le chenal varierait entre 10 000 et 15 000 m<sup>3</sup>. Le dragage d'entretien ne s'est toutefois pas fait sur une base régulière. Dans la décennie 1990, il était fait presque chaque année, mais par la suite, il a été fait en 2009, 2010 et 2013 après 12 ans sans dragage (respectivement 97 014 m<sup>3</sup>, 37 687 m<sup>3</sup> et 5 169 m<sup>3</sup>), puis en 2018-2019 (129 613 m<sup>3</sup>).

L'avis de projet déposé en décembre 2021 comportait initialement deux volets, soit la consolidation des installations portuaires le long de la jetée ouest et du quai transversal ainsi qu'un projet décennal de dragage d'entretien. Les travaux de consolidation des installations portuaires ont été retirés du projet le 25 avril 2025, et reportés à une date ultérieure. L'étude d'impact pour le projet décennal de dragage d'entretien est actuellement attendue en septembre 2025.

Ce projet couvre une zone approximative de 251 000 m<sup>2</sup>. Cette aire correspond à la superficie du havre commercial, à la zone utilisée par les pêcheurs ainsi qu'au chenal d'accès sous la responsabilité de la SPBSG (voir figure 2).

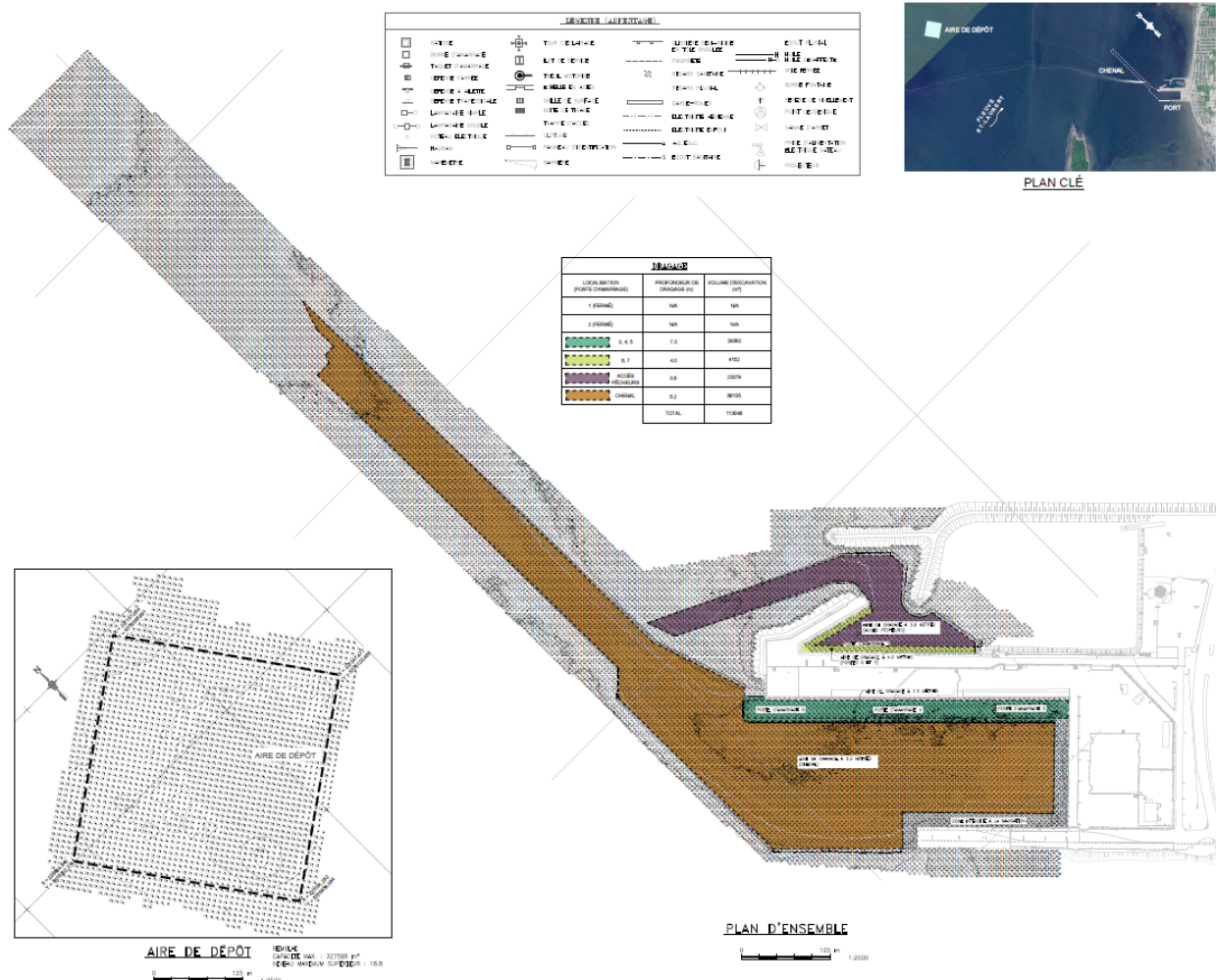


FIGURE 2 PLAN DE DRAGAGE POUR LE PROJET DÉCENNAL DE DRAGAGE D'ENTRETIEN DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE RIMOUSKI (CIMA+, 2025)

La zone visée par les travaux d'urgence correspond à moins de 10 % de la zone visée par le projet de dragage décennal. Les travaux d'urgence se limitent donc aux secteurs nécessaires à la desserte Basse-Côte-Nord, qui est assurée par le navire Bella Desgagnés (poste d'amarrage 3) et aux navires pétroliers (poste d'amarrage 4), ce qui inclut aussi une section du chenal, tel que présenté à la figure 3 ci-dessous. Les superficies présentées dans l'argumentaire visant à soustraire une partie du projet à la PÉEIE sont de 15 274,6 m<sup>2</sup> (9 674,4 m<sup>3</sup>) dans le chenal d'accès et de 7 557,6 m<sup>2</sup> (17 355 m<sup>3</sup>) aux postes d'amarrage.

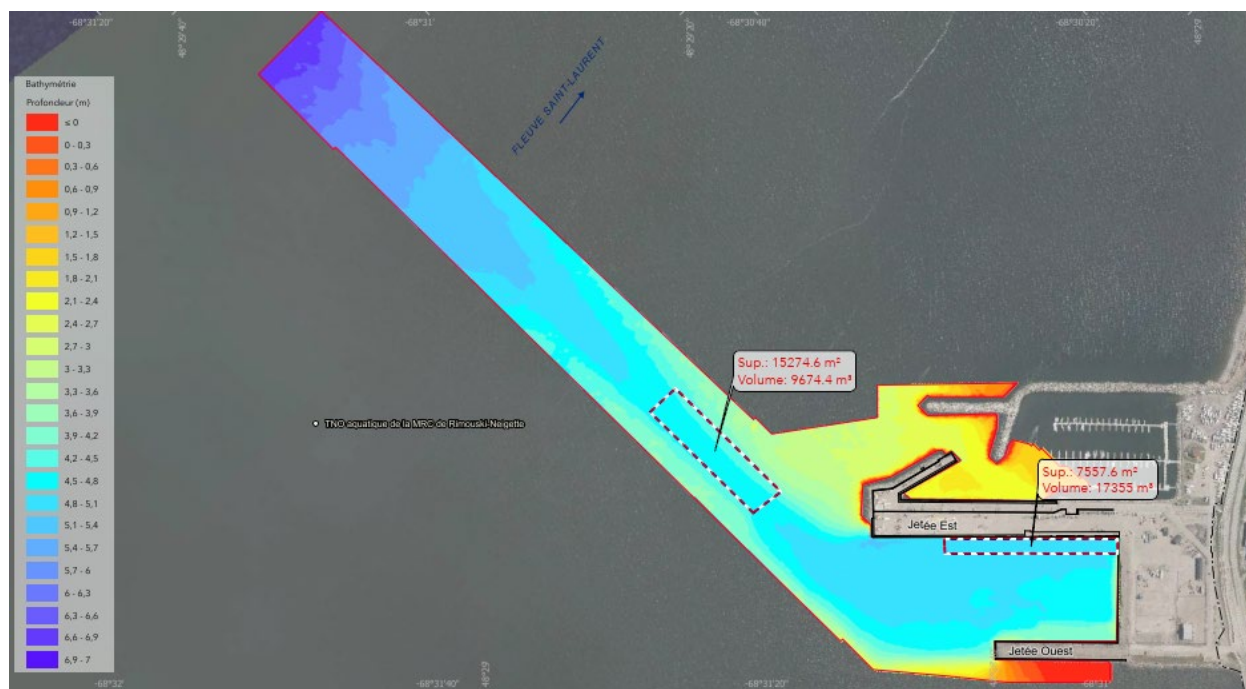


FIGURE 3 DRAGAGE D'URGENCE AUX INSTALLATIONS PORTUAIRES DE RIMOUSKI (CIMA+, 2025)

Finalement, les profondeurs et volumes d'excavation visés par les travaux de dragage d'urgence aux postes d'amarrage 3 et 4 et dans le chenal d'accès sont présentés au tableau 1 ci-dessous.

TABLEAU 1 PROFONDEURS, SUPERFICIES ET VOLUMES D'EXCAVATION DES TRAVAUX DE DRAGAGE D'URGENCE AUX POSTES D'AMARRAGE 3 ET 4 ET DANS LE CHENAL D'ACCÈS

Localisation	Travaux d'urgence de dragage		
	Profondeur de dragage (m)	Superficie de dragage (m <sup>2</sup> )	Volume d'excavation (m <sup>3</sup> )
Postes d'amarrage 3 et 4	7,3	7 557,6	17 355
Chenal	5,2	15 274,6	9 674,4
Total	Non applicable	22 832,2	27 029,4

## 1.2 Description du sinistre

La SPBSG indique que la conséquence de ne pas réaliser le dragage d'urgence est l'augmentation de la probabilité que survienne un incident maritime, ou l'arrêt des opérations aux postes d'amarrage 3 et 4 des installations portuaires de Rimouski. Dans son avis, le MSP précise qu'un incident maritime couvre, entre autres, la dérive dangereuse, l'échouement et l'abordage d'un navire, soit lorsqu'un navire à la dérive risque de s'échouer ou de heurter un autre navire, un objet fixe ou touche le rivage, le fond et s'y immobilise complètement ou partiellement. Ainsi, le MSP indique qu'un incident maritime ou qu'une interruption des services d'approvisionnement de la desserte Basse-Côte-Nord et des navires pétroliers constituerait un sinistre au sens de la Loi sur la sécurité civile visant à favoriser la résilience aux sinistres.

La desserte est un service essentiel répondant aux besoins de première nécessité pour les citoyens des communautés et qui est à risque de devoir être suspendu en raison des profondeurs d'eau insuffisantes au niveau du quai du port de Rimouski. Le MSP reconnaît l'importance du dragage pour que la desserte de la Basse-Côte-Nord puisse continuer ses activités d'approvisionnement en biens et en denrées alimentaires des communautés éloignées qui sont accessibles uniquement par voie maritime, et ce, 44 semaines par année, soit Port-Menier (île d'Anticosti), La Romaine, Harrington Harbour, Tête-à-la-Baleine, La Tabatière, Saint-Augustin et Blanc-Sablon.

En cas de rupture de service, le fonctionnement de la communauté de la Basse-Côte-Nord serait fortement perturbé, car elle serait difficilement en mesure de faire face à une telle situation, même à court terme, ce qui pourrait constituer une situation de sinistre selon le MSP. Selon l'historique des événements recensés ces dernières années, les conséquences d'un échouement peuvent être majeures. En effet, le délai pour rétablir le service pourrait prendre de quelques jours à plusieurs semaines (dragage, transbordement de cargaison, renflouement, remorquage, etc.) et ainsi générer une rupture de service essentiel impliquant un impact important sur les communautés.

## 1.3 Description générale des travaux et de leurs composantes

### 1.3.1 Travaux projetés

Comme présenté à la figure 2, les travaux de dragage d'urgence seraient réalisés sur une superficie estimée à 22 832 m<sup>2</sup>, pour un volume de sédiments d'un peu plus de 27 000 m<sup>3</sup>. La SPBSG prévoit de gérer les sédiments en eau libre, dans le site autorisé par Transports Canada, au large des installations portuaires de Rimouski.

### 1.3.2 Calendrier de réalisation

Il est prévu que les travaux commencent en septembre 2025 pour se terminer en octobre 2025. La durée estimée des travaux est de 15 à 20 jours, mais des délais supplémentaires pourraient être occasionnés par les conditions météorologiques défavorables à la réalisation des travaux.

## 2. CONSULTATION DES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES

Le gouvernement du Québec a l'obligation de consulter et dans certaines circonstances d'accommoder les communautés autochtones lorsqu'il envisage des mesures susceptibles d'avoir un effet préjudiciable sur un droit ancestral ou issu de traité, établi ou revendiqué de façon crédible.

La SPBSG, découlant du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), il incombe à ce dernier de réaliser cette démarche conformément au Guide intérimaire en matière de consultation des communautés autochtones (2008)<sup>1</sup>, lequel balise les activités gouvernementales relatives à l'obligation de consulter.

Considérant la nécessité d'intervenir dans de courts délais afin de prévenir les dommages que pourrait causer un sinistre, le MTMD devra informer la communauté Wolastoqiyik Wamspekwuk (Malécite de Viger) de la demande de soustraction. Lors des dépôts des demandes d'autorisations ministérielles en vertu de l'article 22 de la LQE, le MTMD pourrait devoir effectuer une consultation autochtone si, à la lumière des informations reçues, les travaux sont susceptibles d'avoir des effets préjudiciables sur les droits et intérêts d'une ou plusieurs communautés autochtones.

### **3. ANALYSE DE LA DEMANDE**

#### **3.1 Définition d'un sinistre au sens de la Loi sur la sécurité civile visant à favoriser la résilience aux sinistres**

En vertu de l'article 31.7.1 de la LQE, la soustraction d'un projet de la PÉEIE repose sur la notion de sinistre au sens de la Loi sur la sécurité civile visant à favoriser la résilience aux sinistres (chapitre S-2.4) (LSCRS).

Essentiellement, selon l'article 2 de cette loi, un sinistre est un « événement résultant de l'occurrence d'un aléa ou d'une combinaison d'aléas, qui cause des préjudices aux personnes ou d'importants dommages aux biens, qui perturbe le fonctionnement normal de tout ou en partie d'une collectivité et qui requiert le déploiement de mesures exceptionnelles pour en limiter les conséquences ».

L'article 2 de LSCRS définit un aléa comme étant un « phénomène ou activité d'origine naturelle ou anthropique, notamment une inondation, un séisme, un glissement de terrain, un accident mettant en cause des matières dangereuses, la défaillance d'une infrastructure, un incendie de forêt ou une pandémie ».

#### **3.2 Analyse de la justification de la soustraction d'une partie du projet de la PÉEIE**

Comme la LSCRS relève du MSP, ce ministère a été sollicité afin d'analyser la justification de la soustraction des travaux de dragage d'urgence de la PÉEIE.

Tel que souligné par le MSP dans son avis, le Bella Desgagnés, qui assure le service de desserte Basse-Côte-Nord, a un tirant d'eau de 4,6 m, et nécessite donc au minimum 5,1 m pour naviguer. La dernière bathymétrie réalisée en mai 2024 faisait état d'une profondeur d'eau disponible minimale de 4,0 m au zéro des cartes dans le chenal d'accès menant au quai commercial de Rimouski. La profondeur d'eau aux postes d'amarrage était de 4,8 m. Ces profondeurs d'eau ne reflètent pas la sédimentation de la dernière année, laquelle sera connue dans les prochaines semaines à la suite d'un nouveau relevé bathymétrique. Ainsi, en cas de marée basse près du zéro

---

<sup>1</sup> [Guide intérimaire en matière de consultation des communautés autochtones](#)

des cartes, le Bella Desgagnés ne serait plus en mesure d'emprunter le chenal d'accès au port de Rimouski ni de rester à quai pour être approvisionné. Comme les opérations de chargement durent environ une douzaine d'heures, le navire doit demeurer à quai pour un cycle complet de marées, soit à marée haute et à marée basse.

Les navires pétroliers ont un tirant d'eau moyen de 7,58 m pour un plein chargement aux installations portuaires de Rimouski. Les pétroliers qui desservent Rimouski sont déjà de petit gabarit par rapport à ce qui existe dans l'industrie. Le dégagement sous la quille se doit d'être de 0,3 à 0,6 m dans le chenal d'accès (selon les conditions et l'expérience du capitaine) et de 0,3 m à quai, pour un total d'au minimum 7,88 - 8,18 m de profondeur d'eau requise dans le chenal et de 7,88 m au poste d'amarrage.

Les pétroliers doivent naviguer dans le chenal d'accès à marée haute uniquement, même lorsque le chenal d'accès est dragué selon le gabarit de dragage proposé, faisant en sorte qu'un dragage du chenal d'accès à 5,2 m de profondeur convient pour les manœuvres d'approche. En revanche, lorsque ces navires sont à quai, ils doivent avoir le temps de décharger complètement leur cargaison avant de repartir. Ils restent généralement à quai pour une période de 24 h, le temps d'effectuer toutes leurs opérations et d'attendre la prochaine marée haute. Les postes à quai peuvent donc être dragués à une profondeur de 7,3 m, l'entrée à marée haute, le début du déchargement avant la marée basse et un certain niveau de marée basse par rapport au zéro des cartes permettant de ne pas draguer plus profondément.

Ainsi, la profondeur actuelle au port de Rimouski représente un risque réel à la sécurité et engendre actuellement des contraintes opérationnelles aux navires. Par exemple, selon une communication partagée par la SPBSG, de 2020 à 2025, le Mia Desgagnés, un navire pétrolier, a été contraint de diminuer son chargement de 5 961 m<sup>3</sup>, afin de passer d'un tirant d'eau moyen de 7,58 m à 6 m et ainsi pouvoir accéder au poste d'amarrage. Ces conditions seraient exacerbées en hiver et pourraient même amener les navires à revoir la possibilité d'entrer au port de Rimouski. De plus, les données fournies permettent d'entrevoir une diminution supplémentaire annuelle de profondeur estimée 0,38 m le long du quai et de 0,2 m dans le chenal, impliquant le dragage dans les plus brefs délais pour permettre de s'assurer de maintenir les opérations sécuritaires et éviter une rupture de service.

D'éventuelles mesures alternatives impliqueraient des délais de mise en place déraisonnables. En effet, la seule option alternative au transport maritime est le transport aérien, lequel est plus coûteux et mettrait à risque les populations de ne pas être en moyen de payer pour des biens et des denrées de première nécessité. En période hivernale, la société des traversiers du Québec met en place une desserte aérienne uniquement pour les aliments périssables. Cette logistique est extrêmement complexe, l'atterrissage dans certaines localités n'était pas toujours possible et les aéroports n'étant pas dotés d'infrastructures d'entreposage. Ainsi, l'arrêt des activités du Bella Desgagnés pourrait perturber le fonctionnement normal de tout ou en partie d'une ou plusieurs collectivités, causer des préjudices aux personnes et requérir le déploiement de mesures exceptionnelles pour en limiter les conséquences.

Ainsi, sur la base des informations transmises par la SPBSG et en s'appuyant sur l'avis du MSP, l'équipe d'analyse estime qu'il est justifié que les travaux de dragage d'urgence aux postes d'amarrage 3 et 4 et dans le chenal d'accès soient soustrait de la PÉEIE puisqu'il vise à prévenir tout dommage que pourrait causer un sinistre, dans une situation qui nécessite qu'une partie du

projet soit réalisée dans des délais plus courts que ceux requis pour l'application de la PÉEIE. L'occurrence d'un incident maritime ou l'arrêt des opérations aux installations portuaires de Rimouski, en raison de l'accumulation de sédiments, peut être considérée comme un aléa, au sens de la LSCRS. Conséquemment, il est requis de draguer en raison des risques d'échouement ou d'accident maritime, qui viendraient causer une rupture du service de la desserte Basse-Côte-Nord et des navires pétroliers. Cette situation perturberait le fonctionnement normal de communautés de la Basse-Côte-Nord, de l'île d'Anticosti et de l'Est-du-Québec et nécessiterait possiblement la mise en place de mesures exceptionnelles pour assurer la sécurité des personnes, ce qui ne pourrait être réalisé dans des délais plus courts que ceux requis pour l'application de la PÉEIE.

Rappelons que l'équipe d'analyse ne se positionne pas quant à l'acceptabilité environnementale des travaux de dragage d'urgence aux postes d'amarrage 3 et 4 et dans le chenal d'accès. Celle-ci sera évaluée par le MELCCFP dans le cadre de l'analyse des demandes d'autorisations ministérielles (article 22 de la LQE) qui seront requises préalablement à la réalisation des travaux, sans présumer de la décision du gouvernement. Il est ainsi recommandé que la SPBSG soit tenue de se conformer aux dispositions des articles 22 à 28 et 30 à 31.0.4 de la LQE avant de procéder aux travaux. Cette recommandation s'appuie notamment sur le fait que l'urgence invoquée par l'initiateur est effectivement incompatible avec les délais attribuables à la PÉEIE mais ne l'est pas pour les délais associés au traitement d'une demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE. De plus, l'équipe d'analyse recommande que l'initiateur soit tenu d'intégrer dans toute demande d'autorisation ministérielle des mécanismes qui visent à informer les citoyens et les organismes concernés des travaux prévus, et à prendre en compte leurs préoccupations.

Enfin, advenant la décision du gouvernement de soustraire les travaux de la PÉEIE, précisons que la SPBSG devra aussi se conformer aux dispositions de toutes autres lois applicables, notamment la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la Faune (chapitre C-61.1; LCMVF), avant de procéder aux travaux.

### **3.3 Justification de la durée du décret**

L'équipe d'analyse recommande que la présente soustraction soit valide pour les travaux visés et réalisés d'ici le 31 décembre 2026 inclusivement. Cette échéance est cohérente avec la durée prévue des travaux et l'urgence évoquée pour justifier la soustraction des travaux de dragage d'urgence. Elle tient également compte des délais qui pourraient découler des difficultés techniques associées aux travaux ou aux imprévus liés aux conditions météorologiques, et de la période de restriction pour limiter les impacts sur la faune lors de la réalisation des travaux en eaux.

### **3.4 Autres considérations**

Selon le MSP et l'équipe d'analyse, bien que la dérive dangereuse, l'échouement et l'abordage d'un navire soient considérés comme un sinistre par le MSP, celui-ci résulterait néanmoins d'une situation prévisible, soit « l'accumulation graduelle d'alluvions ou de débris qui fait partie de la dynamique inhérente du cours d'eau »<sup>2</sup>. Les lettres des usagers témoignent de la réduction

---

<sup>2</sup> [Soustraction d'une activité urgente au régime d'autorisation ministérielle et gouvernementale \(articles 31.0.12 et 31.7.1 de la LQE\) — Document d'information](#)

graduuelle des profondeurs sécuritaires de navigation au port de Rimouski depuis le dernier dragage effectué en 2018-2019. L'article 5 de la LSCRS énonce que :

*« Toute personne doit concourir à la sécurité civile et est ainsi responsable d'assurer sa sécurité de même que celle de ses biens et de ses activités.*

*À cette fin, elle doit faire preuve de prévoyance et de prudence à l'égard des risques de sinistre présents dans son environnement. Elle doit également suivre les consignes des autorités compétentes lors d'un sinistre ou de son imminence et, selon la situation et dans la mesure de ses capacités, pouvoir assurer son autonomie en cas de sinistre et contribuer à en limiter les conséquences. »*

Dans cet esprit, la prévention des sinistres demande à tous les acteurs de la société de faire preuve de prévoyance à l'égard des risques.

Selon le MSP, les travaux d'urgence doivent être perçus comme étant une mesure exceptionnelle permettant de limiter les risques de sinistre. Dans son avis, le MSP mentionne qu'il est important que la SPBSG s'assure que les clients de leurs ports possèdent des plans de continuité des affaires (contingence) pour éviter une rupture de services. Considérant que la SPBSG est propriétaire de quatre ports et qu'elle mentionne la fragilité du système de desserte de la basse Côte-Nord et de l'approvisionnement en pétrole par voie navigable, la SPBSG devrait augmenter la résilience de ses ports pour le volet transport et approvisionnement de services essentiels aux communautés éloignées en créant des redondances. Par exemple, des entrepôts peuvent être construits à Matane et de la place à quai peut être prévue en cas de besoin en priorisant les services essentiels.

À noter que dans sa demande de soustraction, la SPBSG s'engage à déposer son étude d'impact pour le projet décennal de dragage d'entretien des installations portuaires de Rimouski au cours des prochains mois.

## **CONCLUSION**

Selon les informations fournies par la SPBSG et sous avis du MSP, il est recommandé que ces travaux soient soustraits de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement afin de prévenir tout dommage que pourrait causer un sinistre au sens de la Loi sur la sécurité civile visant à favoriser la résilience aux sinistres.

Il est également recommandé que les travaux doivent être préalablement autorisés en vertu de l'article 22 de la LQE, en conformité avec les dispositions des articles 23 à 28 et 30 à 31.0.4 de cette même loi et en vertu de la LCMVF. L'équipe d'analyse recommande aussi que l'initiateur soit tenu d'intégrer à toute demande d'autorisation en vertu de l'article 22 des mécanismes qui visent à informer les citoyens et les organismes concernés des travaux prévus, et à prendre en compte leurs préoccupations. Enfin, advenant la décision de soustraire ce projet de la PÉEIE, cette dernière ne dispensera pas son titulaire d'obtenir toute autre autorisation requise par toute loi ou tout règlement, notamment la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la Faune.

Il est également recommandé que la date limite pour compléter les travaux soit fixée au 31 décembre 2026.

Anaïs Gaudreault  
Biologiste, M. Env. -M. Sc.  
Chargée de projet



## RÉFÉRENCES

- Lettre de Mme Caroline Ratté, de la Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie inc., à Mme Isabelle Nault, du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, datée du 26 mai 2025, concernant le dragage d'urgence au port de Rimouski – Demande de soustraction en vertu de l'article 31.7.1 de la LQE, 5 pages incluant 6 pièces jointes.
- Courriel de Mme Caroline Ratté, de la Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie inc., à Mme Simone Gariépy, du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, transmis le 23 juin 2025 à 14h45, concernant des précisions sur l'échéancier de réalisation des travaux de dragage d'urgence.



## **ANNEXES**



## ANNEXE 1 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

<b>Date</b>	<b>Événement</b>
2025-05-26	Réception de la demande de soustraction en vertu de l'article 31.7.1 de la LQE.
2025-05-27	Consultation du MSP sur la justification de la demande de soustraction de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.
2025-06-17	Fin de la consultation et réception de l'avis final du MSP, ainsi qu'une lettre signée par le sous-ministre associé.