

Le 8 janvier 2026

Agence d'évaluation d'impact du Canada  
901-1550, avenue d'Estimauville  
Québec (Québec) G1J 0C1  
À l'attention de Katherine Charland, chargée de projet

**Objet : Projet d'agrandissement des installations portuaires de Matane  
Réponses au sommaire des questions soulevées lors de la période de consultation publique  
et autochtone sur la description initiale de projet  
Numéro de référence : 90008**

---

À qui de droit,

Le présent document vise à fournir des explications sur la façon dont la Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG) compte traiter les enjeux clés identifiés dans le sommaire des questions soulevées reçu de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AÉIC) le 19 décembre 2025. Bien que cette lettre vise à répondre de manière explicite à l'enjeu clé identifié, elle fournit également des précisions à l'égard de la manière dont les autres commentaires sont aussi traités par la SPBSG dans l'élaboration de son projet.

## **1 ENJEUX CLÉS**

À titre de rappel, un seul enjeu clé a été identifié par l'AÉIC. Il cible les effets négatifs potentiels du dérangement et de l'augmentation des risques de collision pour les mammifères marins en péril du secteur, notamment le rorqual bleu, le béluga (espèce d'importance patrimoniale pour les Premières Nations) et certaines espèces de phoques, par la circulation maritime durant les travaux et de l'augmentation du trafic maritime durant l'exploitation.

En regard de cet enjeu clé, la SPBSG souhaite préciser certains éléments tirés des études déjà réalisées à ce jour relativement à la présence des mammifères marins dans la zone d'étude et de l'impact du projet sur ces derniers et qui permettront à l'AÉIC et aux différents intervenants d'apprécier la manière dont cet enjeu clé a été pris en compte dans le développement de son projet.

Tout d'abord, une étude sectorielle spécifique aux mammifères marins a été produite pour établir un portrait exhaustif de l'état de référence de cette composante dans la zone d'étude élargie. Cette étude a été complétée par la détection de vocalisations de cétacés à partir des enregistrements acoustiques sous-marins réalisés dans le but d'évaluer plus spécifiquement les effets du bruit subaquatique des travaux et du trafic maritime en exploitation. Il se dégage de cet état de référence les éléments suivants :

- Les mammifères marins susceptibles de fréquenter la zone d'étude élargie comprennent les cétacés et les pinnipèdes. Parmi les mysticètes, le rorqual bleu, le rorqual commun, le petit rorqual et le rorqual à bosse sont les plus susceptibles d'être observés. Ils sont plus abondants durant la période estivale et fréquentent l'estuaire du Saint-Laurent pour s'alimenter. Parmi les

odontocètes, le béluga est la seule espèce qui réside à l'année dans l'estuaire du Saint-Laurent, et la zone d'étude est comprise dans son aire de répartition hivernale.

- Au sein de la zone d'étude élargie, on note la présence d'aires favorables aux mammifères marins, dont :
  - Une vaste zone comprise entre 30 et 120 m de profondeur par rapport au zéro des cartes ;
  - Une zone de concentration d'euphausiacés à l'est de la zone d'étude locale entre Matane et Les Méchins qui constitue une aire d'alimentation pour le rorqual bleu. Cette zone est désignée par le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) comme étant une réserve de territoire aux fins d'aire protégée (RTFAP). Cette aire protégée se trouve à près de 4,5 km à l'est du site d'immersion en mer des sédiments.
- La zone d'étude élargie est comprise dans une aire de concentration du phoque commun. Les phoques communs et gris sont les plus susceptibles d'être observés dans la zone d'étude élargie, notamment pour se nourrir. Il n'y a pas d'échouerie connue dans la zone d'étude élargie.

La présence de mammifères marins, dont le rorqual bleu et le béluga, dans la zone d'étude élargie explique le fait que cette composante du milieu biologique a été retenue comme composante valorisée de l'environnement (CVE) associée à l'enjeu de protection des habitats côtiers et marins et leur biodiversité.

Par la suite, une évaluation des effets du projet sur les mammifères marins, incluant les espèces en péril ciblées dans l'enjeu clé, a été réalisée. Pendant la phase de construction, les effets suivants ont été identifiés et décrits :

- Le risque de dérangement associé au bruit et aux vibrations générés par les travaux, par le déplacement des barges et lors de l'immersion en mer des sédiments ;
- Le risque de collision lors du déplacement des barges vers le site d'immersion ;
- Le risque de modification du comportement par l'augmentation des matières en suspension (MES) au site d'immersion et en périphérie ;
- Le risque associé à un déversement accidentel.

Pendant l'exploitation, les effets suivants ont aussi été identifiés et décrits :

- Le risque associé à un déversement accidentel ;
- Le risque de dérangement par les nouvelles activités portuaires (ce qui inclut l'augmentation du trafic maritime).

Par les effets identifiés et évalués, la SPBSG fait la démonstration que les effets négatifs potentiels du dérangement et de l'augmentation des risques de collision pour les mammifères marins en péril du secteur durant les travaux et de l'augmentation du trafic maritime durant l'exploitation ont été pris en compte dans le développement de son projet. De manière plus spécifique, il a été évalué, pendant l'exploitation, que l'utilisation des nouvelles installations portuaires entraîneront un accroissement des mouvements de navires à l'intérieur du havre en raison de l'augmentation du nombre de navires aux installations de la SPBSG annuellement. Il s'agit d'une augmentation de 24 navires par an aux installations de la SPBSG, qui correspond à seulement 48 entrées-sorties supplémentaires par an considérant l'ensemble des utilisateurs du havre. La perturbation des habitats est principalement occasionnée par la modification des conditions ambiantes, notamment de la qualité de l'eau et de l'augmentation du bruit subaquatique. Par rapport aux conditions actuelles, il s'agit d'un effet jugé de faible intensité.

En complément, la SPBSG rappelle qu'elle a prévu une série de mesures d'atténuation pour limiter les effets du projet sur les mammifères marins (dérangement, risques de collision ou augmentation du trafic maritime) et veillera à leur application tout au long du projet. Il s'agit des mesures suivantes :

- Respecter la période visée pour les travaux.
- Assurer la surveillance de la présence de mammifères marins.
- Arrêt des travaux en cas de présence dans un rayon de 400 m.
- Utiliser une enceinte acoustique pour le battage de pieux.
- Planifier et respecter le couloir de navigation identifié.
- Limiter la vitesse de circulation des barges et de la drague hydraulique.
- Inspecter et assurer l'entretien régulier de la machinerie.
- Entreposer et manipuler les produits pétroliers aux endroits désignés.
- Appliquer le plan de mesures d'urgence en cas de déversement et prévoir en tout temps du matériel d'intervention.

Au terme de l'évaluation des effets, il se dégage que la mise en place de mesures d'atténuation pour réduire à la source l'intensité du bruit associé au battage de pieux permet de limiter efficacement les effets du bruit subaquatique sur les mammifères marins, plus particulièrement le béluga et le rorqual bleu, deux espèces plus sensibles. Afin d'éviter toute collision avec un mammifère marin durant le transport des sédiments dragués et pour limiter la perturbation des activités des cétacés dans la zone d'étude, une surveillance sera effectuée pendant toute la durée des travaux en eau. Le protocole de surveillance présentera les modalités du suivi qui seront inspirées du *Guide de recommandations des bonnes pratiques pour les programmes de surveillance de mammifères marins et d'espèces en péril sur les chantiers maritimes*. Une zone d'exclusion sera établie à partir des résultats des modélisations du bruit subaquatique, de la nature des travaux prévus et des espèces potentiellement présentes dans la zone d'étude élargie et assurera le respect du *Règlement sur les mammifères marins*. La zone d'exclusion correspondra à l'espace dans lequel toute observation d'un cétacé entraîne un arrêt temporaire des travaux. Le protocole de surveillance définira le nombre et la position des stations de surveillance, l'horaire de travail, ainsi que les méthodes de surveillance prévues.

## **2 AUTRES COMMENTAIRES, CONSEILS ET RECOMMANDATIONS**

Bien qu'il n'y ait pas d'obligation de fournir des réponses aux autres commentaires, conseils et recommandations transmis avec le sommaire des questions soulevées, la SPBSG souhaite néanmoins fournir des précisions sommaires sur la manière dont ils ont été abordés dans le développement du projet. À titre de rappel, les autres commentaires ciblent certaines activités du projet, l'intérêt du public, les permis et autorisations, les peuples autochtones, le poisson et son habitat (incluant les mammifères marins) ainsi que les oiseaux migrateurs.

### **2.1.1 Activités du projet**

#### **SANTÉ DES PEUPLES AUTOCHTONES ET DU PUBLIC**

En ce qui a trait aux préoccupations exprimées concernant la santé des peuples autochtones et du public en lien avec le rejet en eau libre de sédiments contaminés et le risque de déversement accidentel de contaminants, la SPBSG souhaite préciser que des caractérisations des sédiments ont été effectuées en 2023 et en 2024. Au total, 7 510 m<sup>3</sup> sont considérés de classe 2 en regard des paramètres du Plan Saint-

Laurent (EC et MDDEP, 2007) et sont considérés comme étant contaminés. La séquence de dragage a d'ailleurs été prévue pour assurer une gestion optimale des sédiments contaminés et limiter leur remise en suspension dans le milieu naturel, réduisant ainsi les effets de la bioaccumulation dans la chaîne trophique. Par ailleurs, la totalité de ce volume sera disposé dans un centre de disposition autorisé à cette fin.

Enfin, la SPBSG a pris en compte le risque associé à un déversement accidentel, tant en phase de construction que d'exploitation, lors de l'évaluation des effets sur les invertébrés benthiques et les poissons, qui constituent les principaux aliments traditionnels provenant de la pêche. Plusieurs mesures d'atténuation ont aussi été proposées pour limiter ces risques. Advenant qu'un tel événement accidentel survenait, la SPBSG a prévu un plan de mesures d'urgence qui serait déployé.

#### EFFETS POTENTIELS DES INFRASTRUCTURES PROJETÉES SUR LES CONDITIONS HYDROSÉDIMENTAIRES

L'ensemble des infrastructures projetées (p. ex. rehaussement du brise-lames, mise en place des nouvelles infrastructures et dragage) a été pris en compte lors de la modélisation des conditions hydrosédimentaires en conditions futures afin de déterminer, entre autres, si le projet aurait pour conséquence d'aggraver l'érosion côtière, nuire aux berges des riverains ou encore à l'embouchure de la rivière Matane. Les résultats de cette modélisation ont permis de dégager les constatations suivantes :

- Le patron général d'érosion/sédimentation en conditions projetées est relativement similaire à celui obtenu en conditions existantes. On observe des taux de sédimentation plus élevés à l'entrée du havre et le long du brise-lames ouest, des taux de sédimentation plus faibles au centre du havre et près des terminaux des traversiers, ainsi que des taux de sédimentation négligeables dans le secteur sud du havre (quai des pêcheurs) ;
- L'ajout du nouveau poste à quai constitue un nouvel obstacle aux courants de marée, lesquels demeurent néanmoins très faibles (voire nuls). Il en découle un léger déplacement du patron de sédimentation vers le nord, mais les variations sont très faibles en comparaison aux conditions existantes, soit de l'ordre de 0,2 à 0,5 cm/a. La sédimentation est légèrement réduite, et donc non significative, ailleurs à l'intérieur du havre, notamment dans le secteur à l'extrémité du nouveau quai (section perpendiculaire au quai existant). Dans la portion sud du havre au niveau du quai des pêcheurs (MPO) et les zones adjacentes, aucune augmentation de la sédimentation n'est observée, de même que le long du nouveau tracé délimitant le chenal d'accès permettant d'atteindre le quai des pêcheurs. Ce même constat est observé au niveau des terminaux des traversiers, bien qu'une légère augmentation soit observée le long du brise-lames est, mais elle demeure dans tous les cas non-significative en raison de la navigation ;
- Il n'y a aucun anticipé sur le patron d'érosion et de sédimentation à l'extérieur du havre;
- Quant à la rivière Matane, une rivière à saumon, aucun effet n'est anticipé ni pendant la construction ou l'exploitation du projet. Les résultats de la modélisation de dilution et de dispersion des sédiments démontrent clairement que l'embouchure de la rivière ne sera pas touchée par le relargage des sédiments en eau libre.

#### DÉRANGEMENT DÛ AUX ACTIVITÉS DE CONSTRUCTION ET CALENDRIER DES TRAVAUX

La SPBSG est consciente qu'un projet de cette envergure sera une source de nuisances pour les riverains. C'est pourquoi elle a identifié un enjeu qui vise le maintien des conditions de vie et pour lequel les CVE suivantes ont été retenues : qualité de l'air, environnement sonore, santé et sécurité ainsi qu'environnement visuel et paysage. Pour évaluer les effets, elle a recouru à plusieurs modélisations des conditions futures relativement à la dispersion des contaminants atmosphériques, au bruit ambiant ainsi qu'à l'ambiance lumineuse nocturne. Il s'en dégage les principaux constats suivants :

- Qualité de l'air :
  - Pendant la phase de construction, les résultats de la modélisation n'ont pas démontré de dépassements de normes de la qualité de l'air ambiant pour tous les contaminants (CO, PM2,5, SO2), à l'exception du dioxyde d'azote (NO2). Ce sont les activités de dragage préalables à la réalisation des travaux de construction du poste à quai no 2 qui pourraient mener à ces dépassements;
  - Les résultats obtenus lors de la modélisation des sources qui seront présentes lors de l'exploitation des deux quais montrent une augmentation des concentrations de tous les contaminants en raison de l'activité accrue due à la présence d'un deuxième quai. Le niveau des concentrations de tous les contaminants demeure néanmoins en deçà des normes applicables dans tous les cas.
  
- Environnement sonore :
  - Pendant les travaux, l'augmentation des émissions sonores est plus susceptible d'être perçue sur une portion de la rue de Matane-sur-Mer, où se trouvent les récepteurs les plus sensibles. À la lumière des différents résultats obtenus de la modélisation, il est possible de constater les éléments suivants :
    - Le bruit des activités de construction serait conforme aux critères de jour (7 h à 19 h) pour les cinq points d'évaluation avec des niveaux sonores variant de 25 à 50 dBA ;
    - Le bruit des activités de construction sera généralement conforme aux critères de nuit (19 h à 7 h), à l'exception de l'emplacement P3. Dans ce cas-là, le niveau de bruit est équivalent au critère visé (50 dBA), ce qui traduit une valeur limite ;
    - La distance des sources sonores les plus bruyantes des points d'évaluation explique en grande partie les résultats obtenus.
  
- En phase d'exploitation, les résultats de la modélisation obtenus révèlent que :
  - Le bruit des activités sur le quai actuel et sur ceux projetés serait conforme aux critères de jour (7 h à 19 h) pour les cinq points d'évaluation avec des niveaux sonores variants de 36 à 45 dBA avec le quai actuel et de 36 à 49 dBA avec les quais projetés;
  - Le bruit des activités sur le quai actuel et sur ceux projetés serait généralement conforme aux critères de nuit (19 h à 7 h), à l'exception des emplacements P2, P3/4 et P5. Dans ces cas-là, on pourrait noter des dépassements de l'ordre de 1 à 3 dBA avec le quai actuel et de 4 à 9 dBA avec ceux projetés. Les dépassements les plus grands (point P3/4) ont comme origine les bruits provenant du convoyeur et de l'activité de la chargeuse du quai no 2. Des mesures d'atténuation seront potentiellement nécessaires lors de la phase d'exploitation en fonction des équipements réels utilisés par les futurs exploitants des quais. Un suivi sonore durant la phase d'exploitation sera réalisé afin de valider ces dépassements;
  - Les effets du projet sur les premières habitations sont nuls au point P1, de +3 dBA au point P2, de +4 dBA au point P3, de +6 dBA au point P3/4, de +3 dBA au point P4 et de +3 dBA au point P5;
  - En plus d'avoir le bruit d'un deuxième navire dans le cas du projet, le bruit plus élevé provenant des activités sur les quais projetés s'explique aussi par le fait que plusieurs sources de bruit (convoyeurs) du navire au quai no 2 ne sont pas occultées par la superstructure du navire lui-même comme dans le cas d'un navire situé au quai no 1.

- Santé et sécurité : la sécurité des résidents et des usagers des voies de circulation qui fréquentent les secteurs à proximité des travaux surtout sur les rues de Matane-sur-Mer et du Port pourrait être fragilisée temporairement par l'augmentation du trafic lourd sur le réseau routier et les changements d'habitudes de déplacement imposés par les travaux. Rappelons que pendant la période de travaux, la fréquence des camions sera d'environ un camion à l'heure. À l'exception du dragage, les travaux seront également exécutés pendant les heures normales de travail (du lundi au vendredi entre 7 h et 19 h), ce qui inclut donc les heures de pointe du matin, du midi et de l'après-midi à l'intersection de la rue du Port avec la route 132. Afin de limiter les risques pour les résidents et les utilisateurs du milieu, la SPBSG mettra en place un plan de circulation qu'elle élaborera en collaboration avec la Ville de Matane et le MTMD de manière à tenir compte de l'ensemble des chantiers qui pourraient se dérouler à proximité.
- Environnement visuel et paysage : À partir de six récepteurs sensibles situés à proximité du port de Matane, il a été démontré que l'augmentation de la luminance du ciel sera faible (inférieure à 5 %). Pour un seul récepteur faisant face à l'estuaire du Saint-Laurent, l'éclairement perçu sera augmenté de 25 %, alors que pour tous les autres, l'augmentation se situe entre 1 et 6 %. Néanmoins, les valeurs d'éclairement obtenues demeurent dans tous les cas sous 0,103 lux, ce qui est environ cinq fois plus faible que la lumière directe reçue de la pleine lune ou environ deux fois supérieure à la lumière de la pleine lune réfléchiée par l'environnement. Par conséquent, les paysages nocturnes seront peu transformés par le projet, à l'exception de quelques directions précises. Toutefois, les niveaux de luminances dans ces directions seront comparables aux niveaux dans les autres directions non associées aux infrastructures portuaires projetées.

## CAPACITÉ D'ACCUEIL DU MILIEU LORS DE TRAVAUX

Selon le calendrier des travaux, il est estimé qu'il y aurait moins de 100 travailleurs au site en même temps lorsque plusieurs activités sont réalisées en même temps (dragage, remblayage, fonçage de pieux, transport de matériaux, préparation des matériaux, etc). En moyenne, le nombre d'employés sera plus de l'ordre de 50. De ce nombre, un certain pourcentage sera de la main d'œuvre locale (camionnage en vrac, bétonnage, opérateurs d'équipement lourd). En conclusion, pour une ville comme Matane, il n'est pas jugé qu'un tel projet aura un impact significatif sur la capacité d'accueil du milieu pendant les travaux, la capacité d'hébergement en hôtels et en motels étant suffisante.

### **2.1.2 Intérêt public**

La SPBSG prend bien note des commentaires qui ont été apportés concernant les effets positifs du projet en lien avec les retombées économiques locales et régionales.

### **2.1.3 Permis et autorisations**

La SPBSG entamera les démarches auprès de Transports Canada et de Pêches et Océans Canada (MPO) relativement aux permis et autorisations nécessaires pour réaliser son projet. C'est au cours de ces démarches que les options de compensation de l'habitat du poisson seront présentées.

### **2.1.4 Peuples autochtones**

La SPBSG confirme que les effets négatifs potentiels des activités de construction sur les activités de pêches traditionnelle et commerciale des Premières Nations, notamment la pêche aux homards, ont été

évalués et des mesures d'atténuation proposées. Il en est de même pour les effets sur la navigation dans le secteur du projet.

En résumé, la pratique de la pêche (traditionnelle et commerciale) des Premières Nations ne sera pas compromise pendant le réaménagement des installations portuaires ni pendant leur exploitation en raison des effets résiduels anticipés sur les poissons et les communautés benthiques. En effet, les secteurs visés par les Premières Nations pour la pêche ne sont pas touchés par le projet. En aménageant le chenal des pêcheurs à l'an 1, les activités des pêcheurs, incluant ceux des Premières Nations, ne seront pas perturbées pendant les travaux. De l'affichage et des balises lumineuses seront installés afin d'assurer une circulation sécuritaire dans le havre pendant les travaux. Pendant la phase d'exploitation, le nombre additionnel de navires dans le havre s'établit à quatre par mois, ce qui résulte en 48 entrées-sorties du havre par année. Bien qu'il s'agisse d'une augmentation notable, elle est néanmoins limitée dans le temps, réduisant ainsi les effets sur la navigation dans le secteur du projet.

### **2.1.5 Poissons et leur habitat (incluant les mammifères marins)**

Tout d'abord, les effets potentiels sur la faune marine et leurs habitats ont été décrits et évalués de manière détaillée, notamment pour inclure une série de mesures d'atténuation qui permettraient d'en limiter l'étendue, l'intensité et la durée. En résumé, voici les effets considérés pour chacune des CVE liées aux poissons et à leur habitat :

- Végétation littorale et aquatique :
  - phase de construction : perte de végétation aquatique dans le havre par le dragage du chenal des pêcheurs ;
  - phase d'exploitation : aucun effet appréhendé.
- Phyto- et zooplancton :
  - phase de construction : baisse ponctuelle de productivité par l'augmentation des MES par les travaux, le dragage et le relargage des sédiments en eau libre, ainsi que risque associé à un déversement accidentel ;
  - phase d'exploitation : risque associé à un déversement accidentel.
- Invertébrés benthiques :
  - phase de construction : perte d'habitat dans le havre par l'empiètement des nouvelles infrastructures, perturbation des habitats et mortalités des invertébrés benthiques dans le havre et au site de relargage en eau libre, perturbation des habitats aux sites de travaux, de dragage et de relargage en eau libre par l'augmentation des MES, ainsi que risque associé à un déversement accidentel ;
  - phase d'exploitation : risque associé à un déversement accidentel.
- Poisson et son habitat :
  - phase de construction : perte d'habitat dans le havre par l'empiètement des nouvelles infrastructures, perturbation des habitats par les travaux de construction et de dragage dans le havre, perturbation des habitats par le relargage en eau libre des sédiments dragués, ainsi que risque associé à un déversement accidentel ;
  - phase d'exploitation : risque associé à un déversement accidentel et perturbation d'habitats par les nouvelles activités portuaires.

- Mammifères marins :
  - phase de construction : risque de dérangement associé au bruit et aux vibrations générés par les travaux, par le déplacement des barges et lors du relargage des sédiments en eau libre, risque de collision lors du déplacement des barges vers le site de relargage en eau libre, risque de modification du comportement par l'augmentation des MES au site de relargage en eau libre et en périphérie, et risque associé à un déversement accidentel ;
  - phase d'exploitation : risque associé à un déversement accidentel et risque de dérangement par les nouvelles activités portuaires.

La SPBSG confirme ensuite que le saumon atlantique a été pris en compte, particulièrement en regard des interactions potentielles avec les activités de dragage de sédiments. Il a été démontré qu'aucun effet n'était appréhendé sur l'embouchure de la rivière Matane, qui est une rivière à saumon, à partir de la modélisation de la dispersion des sédiments lors de leur relargage en eau libre.

Finalement, la gestion des eaux de ruissellement pendant l'exploitation du quai sera assurée par un nouveau système d'égout pluvial. Le secteur commercial du port de Matane n'est pas actuellement desservi en égout pluvial.

Le drainage du site se fait soit vers les enrochements, soit vers les bords de quai. Dans le cadre d'un projet de réaménagement complet des infrastructures portuaires, un nouveau réseau d'égout pluvial sera mis en place avec des émissaires qui seront positionnés dans les enrochements ou les nouvelles faces de quai. En amont du rejet des eaux pluviales, des systèmes hydrodynamiques séparateurs des huiles et sédiments seront mis en place. Les unités de traitement devront être approuvées par le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs et les capacités d'enlèvement attendues devront être en concordance avec les débits de contrôle qualité permettant de traiter 90 % des événements de précipitation.

#### **2.1.6 Oiseaux migrateurs**

La SPBSG confirme qu'une étude spécifique aux oiseaux, incluant les oiseaux migrateurs, a été réalisée pour établir l'état de référence de cette composante du milieu naturel. Pour ce faire, des inventaires ont été réalisés, en ciblant notamment les périodes migratoires. Parmi les nombreuses mesures d'atténuation qui seront appliquées, il y a notamment de respecter la période visée pour les travaux, soit la période régionale de nidification pour la zone C4, soit avant ou après la période de la mi-avril à la fin août. Par conséquent, la SPBSG confirme qu'elle en a tenu compte dans la conception du projet.

Je vous transmets mes cordiales salutations.

<Original signé par>

David Parent, ing.

Directeur des infrastructures portuaires

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