

Société du parc industriel et portuaire de Bécancour

Projet Horizon Bécancour de la SPIPB - Construction d'un nouveau quai B6
et agrandissement du terminal à quai



DESCRIPTION INITIALE DE PROJET



Numéro de projet CIMA+ : Z0022433
Novembre 2025 - Émission 02



Société du parc industriel et portuaire de Bécancour

Projet Horizon Bécancour de la SPIPB - Construction d'un nouveau quai B6
et agrandissement du terminal à quai

DESCRIPTION INITIALE DE PROJET

Préparé par :

<original signé par>

Michel Germain, géomorphologue, M. Sc. Eau
Expert-conseil

<original signé par>

Andréane Chabot, M. Sc. biogéo.
Chargée de projet

Vérifié par :

<original signé par>

Karine Bureau, géo., B. Sc.
Gestionnaire principale



501-1190B, rue de Courchevel, Lévis QC G6W 0M6 CANADA T 418 834-2273 F 418 834-3356

Numéro de projet CIMA+ : Z0022433
Novembre 2025 - Émission 02

Équipe de réalisation

Société du parc industriel et portuaire de Bécancour (SPIPB)

Laurence Trépanier, ing., MBA	Directrice de projet
Valérie Lowndes, B. A	Chargée de projet sénior en environnement
Maude Moreau, CPI	Chargée de projet - Infrastructures portuaires

CIMA+ s.e.n.c.

Andréane Chabot, M. Sc. biogéo.	Rédaction
Catherine Vallières, M. Sc. biol.	Rédaction
Karine Bureau, géo. M. Sc.	Révision
François Paradis, ing., Ph. D. / P. Eng.	Rédaction, révision
Michel Germain, géomorphologue, M. Sc. Eau	Rédaction, révision

Registre des émissions			
N° d'émission	Révisé par	Date	Description de l'émission
00	MG/KB	30-09-2025	Version préliminaire
01	MG/KB	31-10-2025	Version préliminaire révisée
02	MG/KB	11-11-2025	Version finale

Référence à citer

CIMA+, 2025. *Description initiale de projet - Projet Horizon Bécancour de la SPIPB - Construction d'un nouveau quai B6 et agrandissement du terminal à quai*. Société du parc industriel et portuaire de Bécancour. Version finale (Z0022433), 40 p. + annexes.

Propriété et confidentialité

À moins d'entente entre CIMA+ s.e.n.c. et son client à l'effet contraire, tous les documents, qu'ils soient imprimés ou électroniques, ainsi que tous les droits de propriété intellectuelle qui y sont contenus, appartiennent exclusivement à CIMA+ s.e.n.c., laquelle réserve tous ses droits d'auteur. Toute utilisation ou reproduction sous quelque forme que ce soit, même partielle, pour des fins autres que le projet dans le cadre duquel les documents ont été préparés est strictement interdite à moins d'obtenir l'autorisation de CIMA+ s.e.n.c.

Table des matières

Partie A : Renseignements généraux	1
1. Le nom du projet, son type ou secteur et son emplacement projeté	1
2. Les noms et coordonnées du promoteur et de son représentant principal	1
3. Mobilisation des administrations ou des organismes	1
4. Mobilisation des groupes autochtones	2
5. Études pertinentes	4
6. Évaluations stratégiques	4
Partie B : Renseignements sur le projet	6
7. Objectifs et besoins du projet	6
8. Dispositions applicables	7
9. Activités et travaux du projet	8
10. Capacité maximale estimée du projet	9
11. Échéancier du projet	10
12. Solutions de rechange au projet	11
Partie C : Renseignements sur l'emplacement et contexte	17
13. Description de l'emplacement projeté du projet	17
14. Milieu biophysique	18
15. Milieu humain	22
Partie D : Participation et effets des autorités fédérales, provinciales, territoriales, autochtones et municipales	25
16. Soutien financier des autorités fédérales	25
17. Utilisation des terres fédérales pour le projet	25
18. Administrations ayant des pouvoirs, des devoirs ou des fonctions relativement à l'évaluation des effets environnementaux du projet	25
18.1 Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	25
18.2 Ville de Bécancour	25
Partie E : Effets potentiels du projet	28
19. Changements sur les composantes de l'environnement (article 19)	28
20. Changements environnementaux sur le territoire domaniale, dans une province autre ou à l'extérieur du Canada	31
21. Répercussion sur les peuples autochtones	32
22. Changements aux conditions sanitaires, sociales ou économiques des peuples autochtones	34
23. Émissions de gaz à effet de serre	35
24. Déchets et émissions	36
24.1 Déchets et émissions en construction	36
24.2 Déchets et émission en exploitation	37
Partie F : Résumé	39
Références	40

Liste des tableaux

Tableau 1. Liste des espèces aquatique en péril et à statut précaire potentiellement présentes dans un rayon de 5 km du port de Bécancour.....	29
Tableau 2. Répercussions négatives potentielles	33
Tableau 3. Changements possibles aux conditions sanitaires, sociales ou économiques des peuples autochtones.....	34

Liste des figures

Figure 1. Emplacement des infrastructures existantes et projetées	8
Figure 2. Mur combiné 1219 dia. × 22,225 mm / AZ 26-700	11
Figure 3. Coupe type de l'option mur combiné.....	12
Figure 4. Coupe type de l'option caissons de béton.....	13
Figure 5. Coupe type de l'option cellules de palplanches	13
Figure 6. Coupe type de l'option quai sur pieux.....	14
Figure 7. Coupe type de l'option quai sur pieux avec mur combiné partiel.....	15
Figure 8. Délimitation du cadastre	17
Figure 9. Délimitation des herbiers aquatiques	20

Liste des annexes

Annexe A	Localisation des superficies à draguer
Annexe B	Zones d'étude locale et élargie

Partie A : Renseignements généraux

1. Le nom du projet, son type ou secteur et son emplacement projeté

Projet Horizon Bécancour de la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour (SPIPB) - Construction d'un nouveau quai B6 et agrandissement du terminal à quai.

Le type de projet est un agrandissement d'un terminal maritime existant et consiste à construire un nouveau quai, nommé B6, et d'agrandir le terminal à quai sur le territoire de la ville de Bécancour.

2. Les noms et coordonnées du promoteur et de son représentant principal

Promoteur

Nom : Société du parc industriel et portuaire de Bécancour (SPIPB).

Adresse municipale : 1000, boulevard Arthur-Sicard, Bécancour (Québec) G9H 2Z8.

Nom et fonction du ou des signataires autorisés à présenter la demande :

- Laurence Trépanier, directrice de projet, Horizon Bécancour;
- Numéro de téléphone : 819 294-6656;
- Numéro de téléphone (autre) : 819 852-4123;
- Courrier électronique : ltrepanier@spipb.com.

Consultant chargé de l'évaluation d'impacts

Nom : CIMA+ S.E.N.C.

Adresse municipale : 501-1190B, rue de Courchevel, Lévis (Québec) G6W 0M6.

Karine Bureau, gestionnaire principale/Environnement et Sciences de la terre, CIMA+.

Numéro de téléphone : 418 802-5683.

Courrier électronique : karine.bureau@cima.ca.

3. Mobilisation des administrations ou des organismes

Afin d'éviter une sursollicitation des parties prenantes, la SPIPB privilégie des consultations ciblées, notamment auprès des Premières Nations, des usagers du port, du public ainsi que des instances politiques des municipalités avoisinantes.

Dans un souci d'assurer la sécurité du projet, la SPIPB a sollicité l'expertise de la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent (CPBSL) par l'entremise de son Centre de simulation et d'expertise maritime. Une série de simulations ont été réalisées afin d'évaluer les impacts sur les manœuvres de trois types de navires couramment utilisés dans le port (CSEM, 2025).

En novembre 2024, 14 entreprises établies dans le parc industriel de la SPIPB ont été rencontrées afin de leur présenter le projet « Horizon Bécancour », de recueillir leurs préoccupations et d'échanger sur les mesures de mitigation envisageables en amont de sa mise en œuvre. Les principales préoccupations soulevées concernaient les enjeux logistiques anticipés durant la phase de construction.

La SPIPB a présenté le projet au maire et au directeur général de la Municipalité de Champlain en novembre 2024, ainsi qu'au Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Mauricie-et-du-Centre-du-Québec (CIUSSS MCQ) en janvier 2025.

Le 5 mai 2024, la SPIPB a présenté le projet au Centre de recherche sur les interactions bassins versants (RIVE) de l'Université du Québec à Trois-Rivières (UQTR), dans le cadre d'une réflexion stratégique sur les enjeux liés aux écosystèmes aquatiques présents sur son territoire. Plusieurs chercheurs de différents départements de l'UQTR, ainsi qu'un représentant du bureau du Ndakina, étaient présents. Une réunion de suivi s'est tenue le 3 octobre 2025 afin de soutenir l'UQTR dans le dépôt d'une demande de financement de projets auprès des Conseils de recherche du Canada, prévue pour l'hiver 2026.

Le 22 mai 2025, la SPIPB a organisé une journée de rencontres, de présentations et d'échanges avec divers groupes environnementaux (15) de la région du Centre-du-Québec incluant le bureau Ndakina de la Nation W8banaki. Plusieurs préoccupations ont été exprimées, notamment concernant les impacts environnementaux anticipés sur la faune aquatique. La SPIPB a répondu en précisant qu'une étude écologique est en cours et qu'un projet de mesures compensatoires est en développement.

Les 26 et 27 septembre, la SPIPB a organisé une activité « Journée découverte », invitant les entreprises et le grand public à visiter le port ainsi que le parc industriel. L'événement visait à faire connaître les opérations en cours et à présenter les projets à venir. Plus de 85 entreprises et 300 citoyens y ont participé.

Le 14 octobre 2025, la SPIPB a organisé une consultation publique à l'intention des citoyens des municipalités avoisinantes. L'événement a été annoncé par l'entremise des réseaux sociaux, du journal Courrier du Sud et par courriel auprès des groupes environnementaux ayant participé à la journée d'échange du 22 mai 2025. Un représentant du Groupe de concertation des bassins versants de la zone de Bécancour (GROBEC) était présent et a soulevé des préoccupations liées aux habitats fauniques aquatiques. La SPIPB a répondu en présentant le projet de mesures compensatoires envisagé pour répondre à ces enjeux. Un citoyen de Gentilly a également participé à la consultation et a exprimé des préoccupations concernant le transport des matériaux de construction (sols, roches), la propreté des routes et les dommages potentiels aux véhicules des résidents. La SPIPB a pris acte de ces préoccupations et a indiqué que des mesures d'atténuation seront mises en place afin de prévenir tout dommage aux véhicules des citoyens durant la phase de construction du projet.

Une consultation auprès des citoyens de la municipalité de Champlain, située sur la rive opposée à celle de la SPIPB, est prévue d'ici la fin de l'automne. La date reste à confirmer.

Quant au plan de mobilisation future, celui-ci sera tenu selon les résultats des consultations. Ainsi, selon les préoccupations soulevées par chaque organisme ou organisation consulté, la SPIPB informera ceux-ci des résultats des études sectorielles et des conclusions qui peuvent en être tirées sur les effets négatifs ou positifs du projet qui sont susceptibles de les préoccuper. Avec cet éclairage, la SPIPB pourra ajuster les mesures d'atténuation applicables afin de réduire au maximum les répercussions négatives du projet pour ces organismes et organisations.

4. Mobilisation des groupes autochtones

Le 4 mai 2020, la SPIPB a tenu une rencontre préliminaire avec trois représentants du bureau du Ndakina du Grand Conseil de la Nation Waban-Aki (GCNWA), en amont du dépôt au ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) de l'avis de projet d'agrandissement des installations portuaires. Cette réunion visait à présenter le projet et à discuter des impacts anticipés susceptibles de concerner la Nation.

Le bureau de Ndakina a soulevé des préoccupations, notamment en lien avec :

- La perte d'habitat du poisson, en particulier les espèces suivantes : la perchaude, le grand brochet et le bar rayé. La Nation a exprimé le souhait d'être activement impliquée dans l'élaboration des projets de compensation visant à adresser la perte ou la modification de ces habitats;
- Le maintien de l'exercice du droit de pêche de la Nation aux abords du projet pendant les phases de construction;
- Les impacts cumulatifs sur l'augmentation potentielle du trafic maritime pris en compte dans le cadre de l'étude d'impact;
- La prévention des incidents et accidents, tant durant la phase de construction que lors de l'exploitation du nouveau terminal de vrac liquide.

Le projet a, par la suite, été mis sur la glace afin de permettre la bonification de ses composantes. En août 2024, les échanges avec le bureau du Ndakina ont repris à la suite de la relance du projet.

Des échanges réguliers ont eu lieu jusqu'à ce jour entre le bureau du Ndakina et la SPIPB, portant notamment sur :

- L'intégration des espèces valorisées par la Nation dans les études commandées par la SPIPB;
- La caractérisation écologique du territoire;
- Les projets de compensation envisageables;
- Les mandats potentiels à confier au bureau du Ndakina dans le cadre de l'étude d'impact.

À cet effet, des représentants de la Nation W8banaki ont été rencontrés pour discuter d'une entente de services par laquelle la Nation pourra s'impliquer dans les différentes activités du projet. Cette entente est toujours en cours de négociation.

Par ailleurs, une lettre explicative du projet a été envoyée le 9 avril 2025 aux différentes communautés autochtones pouvant être ciblées par le projet. Ces communautés sont :

- Nation Mohawk :
 - Communauté d'Akwesasne;
 - Communauté de Kahnawake;
 - Communauté de Kanesatake.
- Nation Atikamekw :
 - Communauté de Manawan;
 - Communauté d'Obedjiwan;
 - Communauté de Wemotaci.
- Nation Wendat :
 - Communauté de Wendake.
- Nation W8banaki :
 - Communauté d'Odanak;
 - Communauté de Wôlinak.

La lettre, en plus de présenter le projet, invitait les communautés à contacter la SPIPB pour obtenir des précisions et faire part de leurs préoccupations. Elle représentait un premier contact formel avec les Premières Nations. Selon l'intérêt manifesté, des consultations spécifiques seront organisées. Un suivi téléphonique a également été effectué deux semaines plus tard par la SPIPB.

À cet égard, la Nation Wendat a été rencontrée en mai 2025. Les sujets de préoccupation étaient les suivants :

- Les impacts potentiels du projet sur les droits des Wendat, puisque le projet se situe sur le Nionwentsio;
- Les impacts possibles à la navigation sur le fleuve, la pêche et la chasse aux oiseaux migrateurs.

La Nation Wendat a également indiqué ne pas disposer d'une liste formelle d'espèces fauniques et floristiques d'intérêt à transmettre à la SPIPB. À la suite de la rencontre, il a été convenu qu'elle enverrait une réponse écrite à la lettre de la SPIPB et pourrait soumettre une offre de service pour certains mandats liés à l'étude d'impact. À ce jour, aucune réponse n'a été reçue.

Aucune autre Nation n'a communiqué avec la SPIPB pour obtenir des renseignements supplémentaires ou discuter de ses préoccupations.

Quant au plan de mobilisation future pour les groupes autochtones, celui-ci sera tenu selon les résultats des consultations. Ainsi, selon les préoccupations soulevées par chaque groupe consulté, la SPIPB informera ceux-ci des résultats des études sectorielles et des conclusions qui peuvent en être tirées sur les effets négatifs ou positifs du projet qui sont susceptibles de les préoccuper. Avec cet éclairage, la SPIPB pourra ajuster les mesures d'atténuation applicables ou proposer des accommodements afin de réduire au maximum les répercussions négatives du projet pour les groupes autochtones.

5. Études pertinentes

La SPIPB a soumis un programme décennal de dragage d'entretien de ses installations portuaires existantes auprès du MELCCFP. L'étude d'impact a été déposée et jugée recevable par le MELCCFP en avril 2025 et le dossier a fait l'objet d'une période d'information publique conformément à l'article 10 du *Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets* (Q-2, r. 23.1). Le dossier est accessible sur le Registre des évaluations environnementales à l'adresse suivante: https://www.ree.environnement.gouv.qc.ca/projet.asp?no_dossier=3211-02-319. Les milieux naturel et humain visés par ce projet de dragage sont similaires à ceux visés par le présent projet.

Par ailleurs, une évaluation environnementale de la région du fleuve Saint-Laurent est présentement en cours, réalisée conjointement par l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC) et des partenaires autochtones. Le principal objectif de cette évaluation est de connaître l'état du fleuve Saint-Laurent en évaluant les relations entre les activités concrètes ciblées, les activités complémentaires et les écosystèmes dans lesquels elles opèrent (AEIC, 2025).

6. Évaluations stratégiques

À notre connaissance, aucune évaluation environnementale stratégique se rapportant directement au projet n'a été produite.

Toutefois, Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) a produit en 2019 une évaluation stratégique des changements climatiques (ÉSCC) effectuée au titre de l'article 95 de la *Loi sur l'évaluation d'impact* (LEI), qui s'applique aux projets désignés en vertu de la LEI.

Cette ÉSCC, révisée en 2020, permet une prise en compte uniforme, prévisible, efficace et transparente des changements climatiques pendant le processus d'évaluation d'impact. Elle décrit les renseignements liés aux gaz à effet de serre (GES) et aux changements climatiques que les promoteurs de projet doivent soumettre à chacune des étapes d'une évaluation d'impact fédéral et exige des promoteurs, dont les projets ont une durée de vie allant au-delà de 2050, de fournir un plan crédible décrivant la manière dont le projet atteindra des émissions nettes nulles d'ici 2050. Elle explique aussi la façon dont l'AEIC ou les organismes de réglementation du cycle de vie, avec le soutien des autorités fédérales expertes, examineront, commenteront et compléteront les renseignements reliés aux changements climatiques fournis par les promoteurs (ECCC, 2020).

Cette évaluation sera utilisée pour quantifier les émissions nettes de GES du projet, tel que le prévoit le *Règlement sur les renseignements et la gestion des délais* (DORS/2019-283).

Partie B : Renseignements sur le projet

7. Objectifs et besoins du projet

La SPIPB a pour mission de favoriser le développement économique du Québec en développant et en exploitant, dans un objectif d'autofinancement, un parc industriel et portuaire. Avec près de 7 000 ha de terrain sans dénivellation et à grande capacité portante, le Parc industriel et portuaire de Bécancour se situe dans une classe à part en ce qui a trait à la localisation d'industries à grand gabarit.

Les entreprises profitent d'un port en eau profonde accessible toute l'année, de la fiabilité d'un approvisionnement énergétique multisource, de la disponibilité en eau nécessaire aux procédés industriels et des liens directs avec les principales régions industrielles du continent américain (Middle West, Grands Lacs, Côte Est). Plusieurs grandes multinationales du secteur de l'électrométallurgie et de l'électrochimie sont déjà établies dans le parc industriel.

Le port de Bécancour possède plusieurs infrastructures liées à la manutention et l'entreposage des marchandises. En plus des cinq postes à quai (B1 à B5), une rampe de transroulage (Ro-Ro) se situe à l'extrémité du quai B2. Le quai B1 est principalement voué à la manutention du vrac liquide (paraffine, huile végétale, alkylbenzène linéaire (ABL)) puisqu'il est équipé de pipelines montés sur râtelier (figure 1). Ces conduites longent ensuite l'ouest du port avant de se diriger vers l'est au niveau des aires d'entreposage composées de citernes appartenant à Servitank. Notons qu'un des pipelines se poursuit aussi directement jusqu'aux installations industrielles de Cepsa Chimie. Les quais B2, B3 et B4 sont utilisés pour divers types de transbordement, dont du cargo général, du matériel, du vrac solide (par exemple : sel, charbon, quartz), du vrac liquide (par exemple : huile de canola), de l'acier, de la paraffine ou de l'ABL utilisé pour la fabrication de détergents à lessive, le quai B5 sert majoritairement à la manutention des matières premières dédiées aux opérations de l'aluminerie de Bécancour (alumine et pet coke). Ce dernier est muni de deux portiques de déchargement pneumatique qui se connectent au convoyeur fermé menant, dans un axe nord-sud, à l'aluminerie. Un espace de 61 ha destiné à la manutention et l'entreposage des marchandises, dont 14 ha sont pavés et éclairés, se situe à proximité des postes d'amarrage.

Une guérite, munie d'une balance (pesée), contrôle les allées et venues au sein des installations portuaires, en plus de permettre de peser les marchandises manutentionnées. L'ensemble de la zone est desservi en eau potable, entre autres, afin d'approvisionner les navires. Par ailleurs, une conduite de gaz d'Énergir longe le boulevard Alphonse-Deshaies pour se terminer vis-à-vis le chemin menant aux citernes d'entreposage de vrac liquide.

Les quais existants sont toutefois très sollicités et des navires doivent souvent attendre au large pendant des jours afin de pouvoir être déchargés ou chargés. Avec la réalisation du projet, le chargement/déchargement des navires sera plus rapide car la marchandise pourra être plus près des quais, contrairement aux installations existantes où il y a congestion dans les opérations. Par exemple, pour charger un navire, les marchandises entreposées à l'arrière du port doivent être apportées à proximité pour être chargées et il n'y a pas beaucoup d'espace le long des quais. Dès qu'il y a deux navires, la marchandise ne peut pas être préparée à proximité du quai, ce qui allonge les délais de chargement. Avec un nouveau quai et une nouvelle aire d'entreposage, la chaîne logistique pourra être optimisée, réduisant les temps d'attente des navires et des marchandises, ce qui contribuera à une meilleure efficacité économique, tout en réduisant les GES émis par les navires.

De plus, ces dernières années, la SPIPB a été choisie comme un lieu stratégique par le ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie (MEIE) dans le cadre de la Stratégie québécoise de développement de la filière batterie. Outre la mise en place d'infrastructures nécessaires à l'implantation de ce grand projet, elle doit développer ses installations industrialo-portuaires dans les plus brefs délais afin d'augmenter son offre de services et de pourvoir à une demande en forte croissance de ses usagers, en plus des nouvelles industries qui seront bientôt en opération et des autres industries à venir.

Des investissements majeurs ont été confirmés pour réaliser le développement et le réaménagement de la zone portuaire et de ses infrastructures. La SPIPB souhaite accroître la fluidité de la chaîne d'approvisionnement en lien avec ses activités maritimes. Pour ce faire, la SPIPB souhaite notamment agir sur trois éléments dans le cadre du présent projet :

1. La quantité de postes à quai;
2. La quantité et la qualité des espaces d'entreposage;
3. L'amélioration des entrées et sorties des navires et le désengorgement de la zone portuaire.

Ce projet s'inscrit donc dans un contexte de développement et de réaménagement stratégique visant à améliorer les capacités opérationnelles du port.

8. Dispositions applicables

Le *Règlement sur les activités concrètes* (DORS/2019-285) de la LEI (LC 2019, ch. 28, art. 1) définit tous les projets assujettis à cette loi qui devront passer par le processus fédéral d'évaluation des impacts. À cet égard, et compte tenu du projet d'aménagement d'un nouveau quai, certains articles du règlement peuvent s'appliquer.

L'aménagement du nouveau quai permettra à des navires de plus de 25 000 tonnes de port en lourd (TPL) de s'y amarrer. La nouvelle aire de manutention et d'entreposage sera aménagée derrière le quai.

Il est à noter que le projet est une composante d'un projet plus vaste qui ne figure pas dans la liste des projets, soit le projet Horizon Bécancour, qui consiste en la construction d'un nouveau quai B6 (~15 000 m²) et d'une aire d'entreposage (~65 000 m²), le prolongement des quais B1 et B2 ainsi que du réaménagement de la zone portuaire.

Comme le port de Bécancour dispose déjà de postes d'accostage pouvant recevoir de tels gabarits de navire et que le futur quai B6 constituerait le prolongement du quai B5, le projet est visé par l'article 53 de l'annexe E du Règlement :

53 *L'agrandissement d'un terminal maritime existant qui nécessite la construction d'un nouveau poste d'accostage conçu pour recevoir des navires de plus de 25 000 TPL et, si le poste d'accostage n'est pas une structure permanente dans l'eau, la construction d'une nouvelle structure permanente dans l'eau.*

Le prolongement des quais B1 et B2 existants vise notamment à faciliter l'accostage des navires et ne comporte pas d'aménagement ou d'agrandissement d'un terminal portuaire et n'est donc pas visé par le *Règlement sur les activités concrètes*. En outre, la SPIPB prévoit produire un autre avis de projet auprès du ministre du MELCCFP, cette fois pour le prolongement des quais B1 et B2 (figure 1).

Le prolongement des quai B1 et B2 existants n'est pas visé par le *Règlement sur les activités concrètes* puisque cette activité ne consiste pas en la construction d'un nouveau poste d'accostage de plus de 25 000 TPL, mais bien au prolongement de postes à quai existants et en utilisation. Ce prolongement permettra de faciliter l'accostage des navires utilisant ces deux postes.

9. Activités et travaux du projet

Infrastructures projetées

Le projet de développement des infrastructures et de réaménagement de la zone portuaire faisant l'objet du présent mandat inclut, entre autres, les aménagements suivants :

- Construction d'un nouveau quai (B6), le nouveau quai aura une longueur de près de 390 m et sera aménagé dans le même axe que le quai B5 existant. Pour les fondations du quai B6, la superficie à draguer pourrait aller jusqu'à environ 15 000 m² et le volume de sédiments à retirer jusqu'à 62 220 m³;
- Agrandissement des aires d'entreposage sur une superficie d'environ 65 000 m² derrière le futur quai B6 et à l'est des aires existantes. L'aire à remblayer est entièrement comprise en milieu hydrique.

Un dragage d'approche devra également être pratiqué jusqu'à une profondeur de 10,7 m pour permettre aux navires d'accéder au quai B6. La superficie à draguer est estimée, de façon préliminaire, à 67 580 m² et le volume de sédiments à retirer à 272 650 m³. Les sédiments dragués seraient valorisés comme matériaux de remplissage dans la future aire d'entreposage.



Figure 1. Emplacement des infrastructures existantes et projetées

Activités et travaux

Le nouveau quai B6 sera érigé dans le prolongement du quai B5 existant (figure 1). La construction du nouveau quai se fera à partir du quai B5 et avec des barges.

Les grandes étapes de construction sont :

- Préparation du chantier et des chemins d'accès;
- Retrait par dragage d'une couche d'environ 600 mm de sédiments superficiels dans l'axe du futur quai B6 et dans la future aire d'entreposage;
- Pose du mur des palplanches ou des caissons de la structure du quai B6 en utilisant des barges, selon l'option retenue;
- Remplissage de la structure du quai B6 à partir des terrains adjacents, si construit en caissons. Si construit en palplanches, le remplissage derrière le mur de palplanches sera intégré à celui de l'aire d'entreposage;
- Dragage devant le nouveau quai B6 jusqu'à une profondeur de 10,7 m pour permettre aux navires d'accéder au quai à partir de la voie maritime du Saint-Laurent;
- Remplissage de la future aire d'entreposage à partir de l'aire d'entreposage existante située derrière le quai B5. Les sédiments dragués seront asséchés et mélangés à du matériel granulaire afin de les valoriser et de diminuer les besoins en matériel provenant de sources extérieures;
- Pose de l'équipement sur le quai B6 (bollards, échelles, électricité, drainage, asphaltage, etc.).

Pour les voies de circulation à partir des installations existantes pour accéder au futur quai B6 et à la nouvelle aire d'entreposage, l'emplacement exact de ces chemins n'est pas encore connu. Il sera possible d'accéder à l'aire à remblayer par les aires d'entreposage existantes situées derrière le quai B5. Aucun cours d'eau, autre que le fleuve Saint-Laurent, ne sera touché par le projet. Les véhicules qui transporteront les matériaux de construction et la machinerie utiliseront le boulevard Alphonse-Deshaies, qui relie le terminal portuaire à la route 132/A-30.

La durée prévue des travaux est de 18 mois au total. Les périodes de travaux en eau seront établies selon les exigences de Pêches et Océans Canada (MPO) pour la protection de l'habitat du poisson et des espèces présentes ainsi que celles établies par le MELCCFP, secteur faune.

10. Capacité maximale estimée du projet

Le tonnage actuel au port est d'environ 3,3 Mt annuellement au port de Bécancour. De 2015 à 2024, le port a accueilli entre 119 (2017) et 185 (2021) navires, selon les années. Pour l'année financière 2023-2024, se terminant le 31 mars 2024, 168 navires ont utilisé les infrastructures portuaires et 3,1 Mt ont été manutentionnées.

La cible réaliste ultime visée par la mise en exploitation du futur quai B6 est un accroissement d'environ 666 000 t de marchandises annuellement. Un total d'environ 34 navires supplémentaires utiliseraient alors le futur quai chaque année vers 2035. Ainsi, le nombre de jours à quai avec au moins un navire passerait de 66 jours par mois à 86 jours par mois au port de Bécancour. Cet accroissement se produirait sur plusieurs années à partir de la mise en service du nouveau quai, prévue en 2029, où entre cinq (scénario pessimiste) et quinze navires supplémentaires (scénario optimiste) y accosteraient.

11. Échéancier du projet

Le calendrier suivant présente les dates préliminaires pour l'obtention de l'autorisation du gouvernement du Québec concernant le projet de construction du quai B6 et l'agrandissement du terminal à quai de la SPIPB. Les dates de production des études ainsi que des plans et devis de construction pourront être ajustées en fonction du processus d'évaluation d'impact du Canada.

- Dépôt de l'avis de projet intitulé « Projet Horizon Bécancour de la SPIPB : construction d'un nouveau quai B6 et agrandissement du terminal à quai » auprès du MELCCFP : 8 mai 2025;
- Réception de la directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement du MELCCFP : 28 mai 2025;
- Publication de l'avis de projet par le MELCCFP sur le registre environnemental du Québec : juin 2025;
- Demande d'examen auprès du MPO en vertu de la *Loi sur les pêches* (L.R.C. [1985], ch. F-14) et, le cas échéant, selon la *Loi sur les espèces en péril* (L. C. 2002, ch. 29) (LEP) : novembre 2025;
- Publication de la description initiale de projet (DIP) par l'AEIC : novembre 2025;
- Développement du concept du projet (ingénierie préliminaire) : avril 2025 à janvier 2026;
- Début des discussions avec Transports Canada (TC) en vertu de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes* (L.R.C. [1985], c. N-22) (LENC) au sujet des conditions exigées par TC pour les entraves temporaires à la navigation en vertu de la LENC à la suite de la demande d'approbation du concept du projet faite en vertu de l'article 5 de cette loi : janvier 2026;
- Décision de l'AEIC à savoir si une évaluation d'impact du projet désigné est requise ou non : janvier 2026. Si une telle évaluation est requise, le calendrier du projet sera révisé selon les exigences de la LEI et les délais prévus;
- Production de l'étude d'impact sur l'environnement (Québec) : mars 2025 à février 2026;
- Contacts avec ECCC, le cas échéant, pour un avis ou une autorisation qui pourrait être nécessaire pour tous les travaux susceptibles de porter préjudice à une espèce en péril, ou à son habitat, en vertu de la LEP et du *Règlement sur les oiseaux migrateurs* (2022) (DORS/2022-105) (ROM) : mars 2026;
- Envoi de la version préliminaire de l'étude d'impact (Québec) : février 2026;
- Analyse de l'étude d'impact (Québec) : février et mars 2026;
- Processus du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) et analyse environnementale du MELCCFP (Québec) : juin à décembre 2026;
- Analyse du MELCCFP et engagements de la SPIPB (Québec) : janvier à mars 2027;
- Autorisation gouvernementale (Québec) : mars 2027;
- Finalisation des plans et devis de construction et demandes d'autorisation de construction : février à mai 2027;
- Début de la construction : été/automne 2027;
- Mise en service : été 2029.

Aucun échéancier de désaffectation du futur quai est prévu, puisque son exploitation et son entretien sont envisagés sur plusieurs décennies. Il est prévu que la durée de vie du quai soit de 75 ans avant qu'une réfection ne soit requise. Par ailleurs, il est envisagé, dans le futur, de réaliser des agrandissements de certaines aires d'entreposage, si besoin il y a, mais sans ajout de nouveau quai. Rappelons que le port de Bécancour est en activité depuis 1973 pour les quais B1 à B4, et 1986 pour le quai B5.

12. Solutions de rechange au projet

Solutions de rechange au projet

L'espace disponible pour ajouter un quai et une aire d'entreposage adjacente dans la zone industrialo-portuaire de Bécancour est limité à l'emplacement proposé. Les raisons sont les suivantes :

- Tout autre emplacement le long de la rive sud du Saint-Laurent impliquerait de développer un nouveau terminal et de nouvelles voies d'accès, soit à l'est, soit à l'ouest du terminal existant;
- À l'est se retrouve la centrale nucléaire de Gentilly-2, ce qui fait en sorte qu'il n'est pas possible d'aller de ce côté;
- À l'ouest, on retrouve des rives relativement naturelles constituées d'herbiers aquatiques et de boisés humides, notamment utilisés par de nombreuses espèces d'oiseaux, que la SPIPB souhaite pouvoir conserver.

Solutions de rechange à la réalisation du projet

Pour la construction du futur quai B6, cinq solutions sont présentement étudiées.

Du dragage serait nécessaire pour aménager les fondations du quai B6. La superficie à draguer pourrait aller jusqu'à environ 15 000 m² et le volume de sédiments à retirer jusqu'à 62 220 m³, selon la solution retenue.

Pour la nouvelle aire d'entreposage, il pourrait être requis de retirer une couche superficielle de sédiments moins compacts sur quelques dizaines de centimètres pour obtenir la capacité portante nécessaire pour entreposer les marchandises. Selon les conclusions des études géotechniques, cette couche pourrait être laissée en place et compactée par l'ajout de remblai par-dessus. La superficie à éventuellement draguer est estimée à près de 65 000 m² et l'épaisseur moyenne de sédiments à retirer serait de 600 mm.

Mur combiné

Le système de mur combiné est formé de pieux caissons 1219 × 22,225 mm et de palplanches AZ 26-700 illustré à la figure 2. Les pieux doivent être butés au roc compétent sur une hauteur de 3 m en raison d'une fiche insuffisante dans le mort terrain.



Figure 2. Mur combiné 1219 dia. × 22,225 mm / AZ 26-700

Des tirants de 102 mm de diamètre sont installés dans la partie supérieure de chaque pieu à l'élévation + 1,00 m ZC et ils sont reliés à un mur d'ancrage devant être construit minimalement à 30 m de la façade. Une poutre de couronnement en béton armé est construite en tête du mur pour l'installation de l'équipement de quai. La partie comprise entre l'arrière du mur combiné et l'arrière du mur d'ancrage est remblayée de pierre concassée. Des bollards de 100 t sont installés en tête du couronnement à tous les 20 m, des défenses d'accostage sont espacées au 20 m, afin d'accommoder les différentes longueurs des navires de référence. Les échelles de sauvetage sont installées à l'emplacement des creux de palplanches à un intervalle maximal de 60 m. Afin de pouvoir installer les défenses en façade sur le mur combiné, un placage bétonné est construit à l'emplacement de chaque défense sur la hauteur requise. Une coupe type de l'option du mur combiné est illustrée à la figure 3.

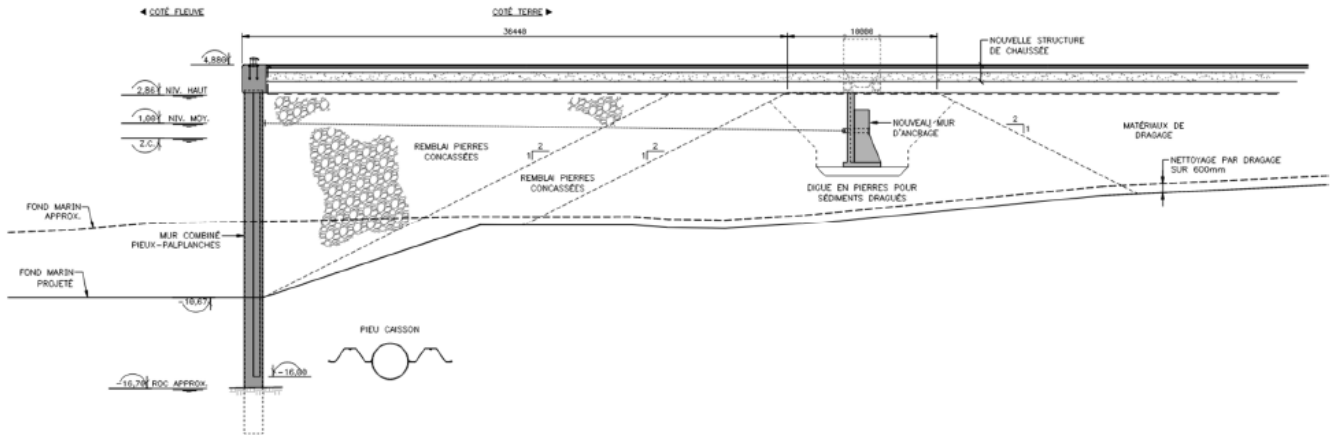


Figure 3. Coupe type de l'option mur combiné

Avant de débiter l'installation du mur combiné, le fond marin au droit du mur doit être dragué jusqu'à la couche de sol compacte observée dans les forages disponibles en raison de l'importance du dépôt de sol incompétent rencontré qui varie de 2 m à 6 m d'épaisseur.

Caissons en béton

Selon les critères de conception établis, les mêmes dimensions de semelles de caisson du quai B5 existant seraient suffisantes pour assurer la stabilité du quai, soit une largeur de 15,245 m et une longueur de 35,37 m. La hauteur des caissons serait augmentée à 14,61 m afin d'avoir assez de dégagement pour l'installation d'une berme de protection au pied de l'ouvrage de 1,5 m d'épaisseur. Il est considéré que le nombre de cellules et l'épaisseur des parois sont les mêmes que pour le poste à quai B5. Il est à noter qu'aucune analyse de flottabilité n'a été réalisée. De ce fait, la géométrie du caisson type et l'épaisseur de ses éléments pourraient varier. Le mur de couronnement construit au-dessus des caissons pour ajuster l'alignement du quai et fixer les accessoires de quai mesurerait 2,71 m de hauteur, 2 m de largeur au sommet et 3,7 m à la base. Une coupe type de l'option des caissons de béton est présentée à la figure 4.

Pour asseoir les caissons, le fond marin est excavé à -12,77 m ZC. Un coussin d'assise en pierre concassée de 0,60 m d'épaisseur est ensuite construit avant la mise en place des caissons. L'arrière des caissons est remblayé de pierres concassées. Des bollards de 100 t sont installés en tête du couronnement à tous les 20 m, des défenses d'accostage sont espacées aux 20 m, afin d'accommoder les différentes longueurs des navires de référence. Les échelles de sauvetage sont installées à l'emplacement de chaque clé de caisson, soit aux 36,55 m. Afin d'avoir une surface d'appui uniforme, un coussin en béton est construit pour égaliser la face des caissons avec le mur de couronnement.

C'est la solution comportant le volume de dragage le plus important pour la construction de l'assise des caissons.

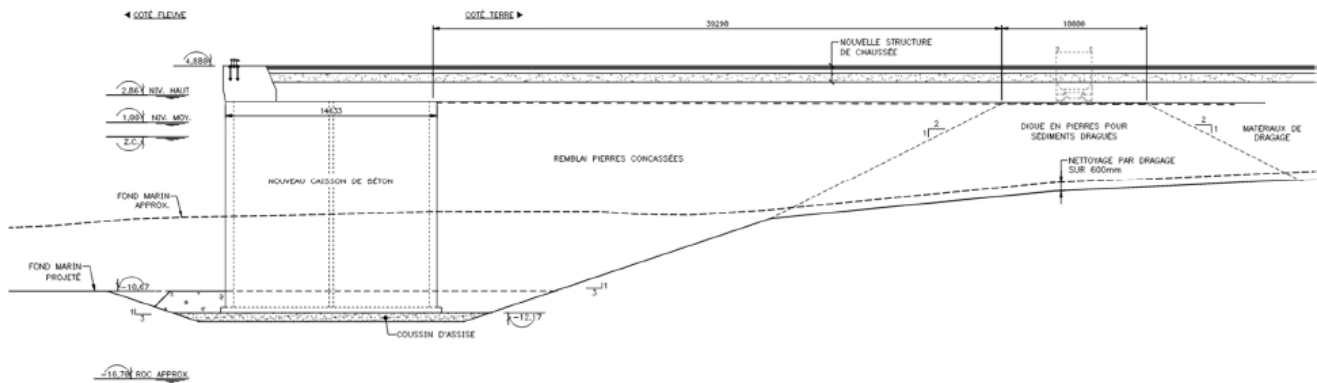


Figure 4. Coupe type de l'option caissons de béton

Cellules de palplanches

De manière à respecter la stabilité interne et externe de ces ouvrages, selon les critères de conception établis, le diamètre des cellules montrées à la figure 5 doit être de 19,21 m. Les cellules doivent être formées de palplanches plates de 12,7 mm. L'élévation du dessus des cellule est fixé à +2,44 m, qui correspond à l'élévation du dessus des caissons construits à l'époque, et le bas des cellules doit reposer sur le roc. L'intérieur et l'arrière des cellules sont remblayés avec de la pierre concassée. Un mur de couronnement en béton armé d'une hauteur de 2,44 m, d'une largeur de sommet de 1,5 m et de base de 1,65 m repose sur une semelle d'une largeur de 5,20 m et d'une épaisseur de 0,51 m, afin de s'accommoder aux arcs de cercle des cellules. Ce mur est d'ailleurs excentré de 0,50 m vers le fleuve par rapport aux parois des cellules pour protéger les cellules.

Des bollards de 100 t sont installés en tête du couronnement à tous les 20 m, des défenses d'accostage sont prévues à toutes les cellules principales (23,14 m) et des échelles de sauvetage sont positionnées à tous les deux arcs de cercle (46,28 m) pour qu'elles puissent s'appuyer contre la structure sans être en conflit avec les défenses projetées. Afin de supporter les défenses sur la hauteur requise, un soufflage plaqué en acier et bétonné est construit en dessous du mur de couronnement pour obtenir une surface d'appui uniforme pour les défenses.

Avant de débiter l'installation des cellules, le fond marin, compris dans l'empreinte de la structure projetée, doit être dragué jusqu'à la couche de sol compacte observée dans les forages disponibles en raison de l'importance du dépôt de sol incompetent rencontré qui varie de 2 à 6 m d'épaisseur.

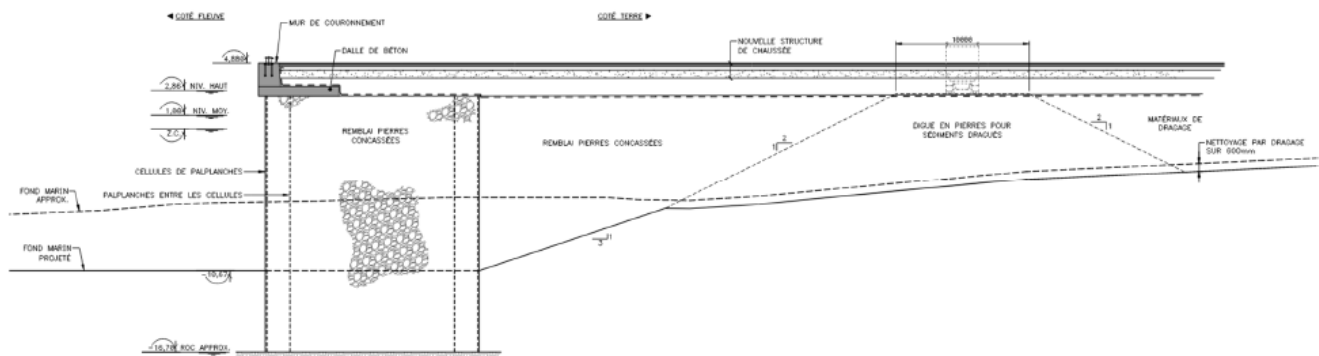


Figure 5. Coupe type de l'option cellules de palplanches

Quai sur pieux

La figure 6 présente la coupe type du quai sur pieux de 34,17 m de largeur définie en fonction des critères de conception établis. La superstructure en béton armé du quai est composée d'une dalle bidirectionnelle de 0,61 m d'épaisseur. Celle-ci repose sur des poutres de 1,2 m de hauteur et de 1,00 m de largeur. Les poutres sont distancées de 6,25 m. La superstructure est supportée par une série de pieux reposant sur le roc. La première rangée de pieux est composée de pieux mixtes acier-béton fabriqués à partir de pieux-caissons de 1219 dia. × 22,23 mm en acier. Toutes les rangées de pieux qui suivent sont des pieux mixtes acier-béton fabriqués à partir de pieux-caissons de 762 dia. × 19,05 mm en acier. La retenue latérale du quai est assurée par une dalle de friction en béton armé de 0,61 m d'épaisseur et de 4,50 m de largeur. Une dalle de transition en béton de 0,76 m d'épaisseur fait le lien entre la superstructure du quai et la dalle de friction.

Avant de débiter l'installation des pieux, le fond marin doit être dragué en façade du quai et les pentes de transition sous le futur quai pour se raccorder au terrain naturel doivent être réalisées. Une fois les pieux installés et avant la construction de la superstructure, un enrochement de protection est déposé sur les pentes excavées et la face du remblai de l'arrière-quai.

Des bollards de 100 t sont installés en surface de la dalle à tous les 20 m, des défenses d'accostage sont espacées au 20 m, afin d'accommoder les différentes longueurs des navires de conception. Les échelles de sauvetage sont positionnées à un intervalle maximal de 60 m. Afin de supporter les défenses sur la hauteur requise, des butées en béton avec contreforts se prolongeant sous la poutre de rive seront ajoutées localement au droit des défenses d'accostage.

C'est la solution dont les coûts d'inspection sont les plus importants et son entretien serait relativement plus difficile. De plus, la dalle étant soutenue par des pieux, elle est moins versatile advenant un changement au type d'activité portuaire actuellement prévu.

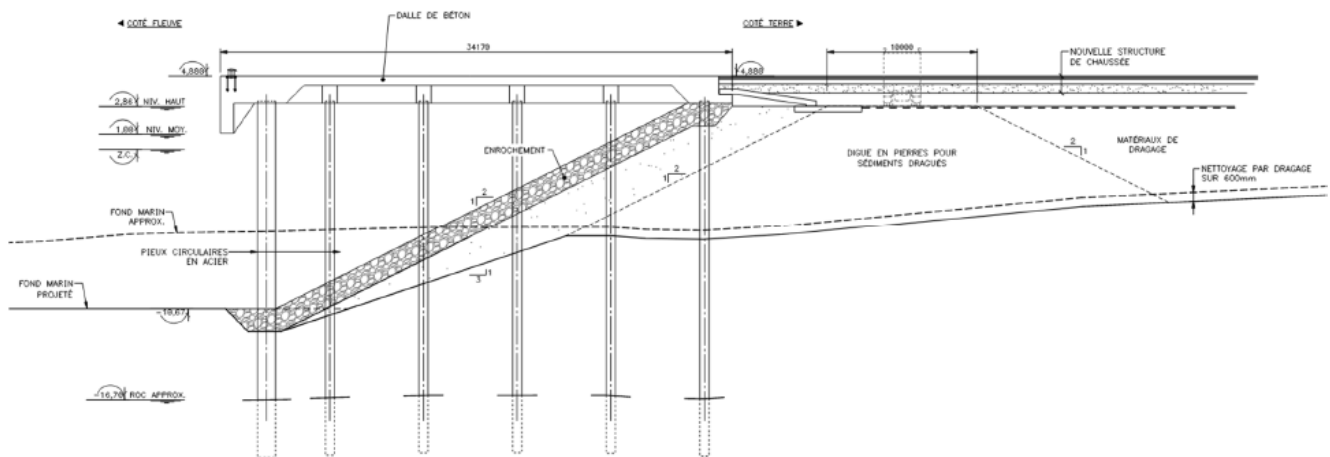


Figure 6. Coupe type de l'option quai sur pieux

Quai sur pieux avec mur combiné partiel

Une solution de rechange consiste à construire un quai sur pieux avec un mur combiné le long de la première rangée de pieux parallèle à la façade (figure 7). L'objectif de cette option est de limiter la quantité de matériaux à draguer en utilisant les palplanches entre les pieux afin de contenir les sols du côté opposé à la face d'accostage. Il en résulte également une diminution de la largeur de quai sur pieux requise. Pour cette variante, la largeur obtenue est de 20,47 m. La superstructure en béton armé du quai est composée d'une dalle bidirectionnelle de 0,51 m d'épaisseur. Celle-ci repose sur des poutres de 1,20 m de hauteur et de 1,00 m de largeur. Les poutres sont distancées de 5,08 m dans le sens perpendiculaire à la rive et de 5,36 m dans l'autre sens. La superstructure est supportée par une série de pieux prenant appui au roc. La première rangée de pieux est composée de pieux mixtes acier-béton fabriqués à partir de pieux-caissons de 1219 dia. x 19,05 mm en acier butés au roc compétent sur une hauteur de 3 m. Toutes les rangées de pieux qui suivent sont des pieux mixtes acier-béton fabriqués à partir de pieux-caissons de 762 x 19,05 mm en acier. La retenue latérale du quai est assurée par une dalle de friction en béton armé de 0,61 m d'épaisseur et de 4,50 m de largeur. Une dalle de transition en béton de 0,76 m d'épaisseur fait le lien entre la superstructure du quai et la dalle de friction.

Pour l'ajout d'un mur combiné, les pieux tubulaires avant de 1 219 mm doivent être installés à tous les 2,68 m. Les palplanches considérées dans le système sont de type AZ 26-700N. Une section type du mur combiné est montrée à la figure 2.

Après l'installation des pieux ainsi que des palplanches et avant la construction du tablier de béton, le remblai sous la structure du quai et la pierre de protection du remblai seraient installés.

Des bollards de 100 t sont placés à tous les 20 m en surface du quai, des défenses d'accostage sont espacées aux 20 m, afin d'accommoder les différentes longueurs des navires de conception. Les échelles de sauvetage sont positionnées à un intervalle maximal de 60 m. Afin de supporter les défenses sur la hauteur requise, des butées en béton avec contreforts se prolongeant sous la poutre de rive seront ajoutées localement au droit des défenses d'accostage.

C'est la solution nécessitant le moins de dragage, mais elle requiert des inspections plus fréquentes et un entretien important pour en assurer la pérennité. De plus, la dalle étant soutenue par des pieux, elle est moins versatile advenant un changement au type d'activité portuaire actuellement prévu.

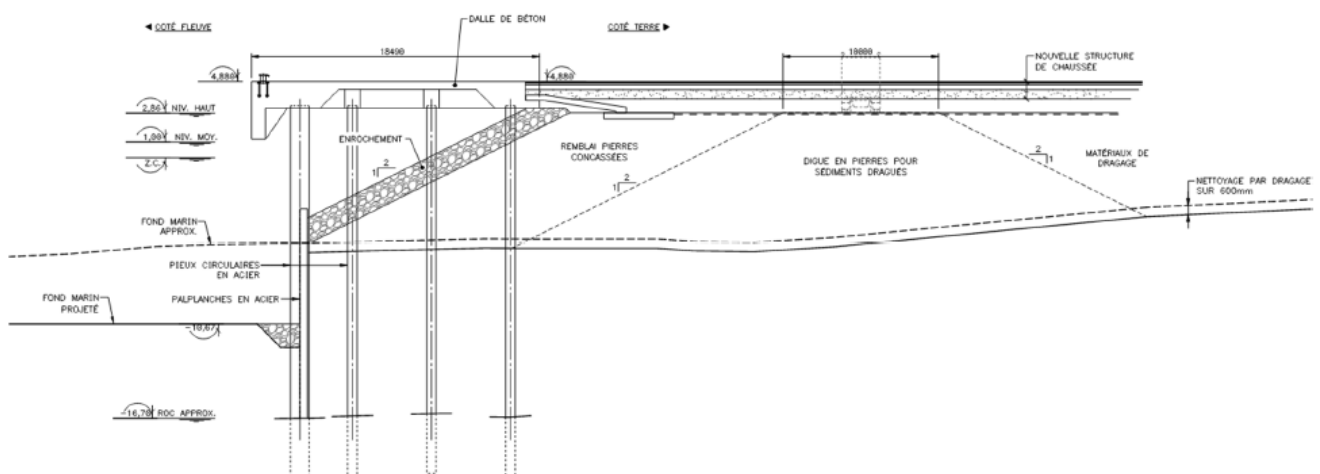


Figure 7. Coupe type de l'option quai sur pieux avec mur combiné partiel

À ce jour, l'option de mur combiné est celle qui est favorisée. Par rapport aux autres solutions présentées, sauf pour l'option quai sur pieux avec mur combiné partiel, elle nécessite moins de dragage dans l'axe du futur quai B6 (respectivement entre 11 550 et 41 350 m³ de moins) que pour les solutions de quai sur pieux, en cellules de palplanches et en caissons de béton. Aussi, elle requerrait moins de matériaux de construction, tels que du béton, et générerait donc moins de GES en construction. De plus, elle est la moins coûteuse à réaliser et figure avantageusement en ce qui a trait aux besoins de réfection moindres après 50 ans d'utilisation.

La localisation des superficies à draguer est montrée à la carte 1 de l'annexe A.

Partie C : Renseignements sur l'emplacement et contexte

13. Description de l'emplacement projeté du projet

Le projet est prévu sur le territoire de la ville de Bécancour, dans la municipalité régionale de comté (MRC) de Bécancour. Les coordonnées du point central du projet sont : latitude : 46,400678°N; longitude : -72,373509°O.

L'endroit visé est attenant aux installations portuaires existantes de la SPIPB. Les limites du projet sont comprises entre le quai B5 et un brise-lames, tous deux existants. Le projet serait réalisé sur un lot (n° de cadastre 3294083) propriété du gouvernement du Québec, mais sous le contrôle de la SPIPB. Le contrôle de ce lot ainsi que des autres lots sur lesquels sont érigées les installations industrialo-portuaires a été accordé à la SPIPB par le décret 2695-83 du gouvernement du Québec le 21 décembre 1983 (figure 8).



Figure 8. Délimitation du cadastre

Selon le navigateur cartographique du *Répertoire des biens immobiliers fédéraux* du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, les terres fédérales les plus proches sont celles d'Énergie atomique du Canada, situées au 4160, boulevard Laprade à Bécancour à environ 2 km à l'est du port de Bécancour. Elles ne sont pas visées par le projet. Ces terres sont constituées de terrains d'une superficie d'environ 37 ha. Aucun empiètement lié au projet n'est attendu sur la propriété d'Énergie atomique du Canada. De plus, il est anticipé que l'aménagement du futur quai et de l'aire d'entreposage n'auront pas d'effets négatifs importants pendant la construction et l'exploitation, compte tenu de la distance séparatrice et des mesures d'atténuation prévues, notamment pendant les travaux en eau, afin de limiter la dispersion de matières en suspension (MES) ou de poussières pour les travaux en milieu terrestre.

Par ailleurs, les immeubles habités les plus près du projet sont situés à une distance d'environ 1,75 km, soit des résidences permanentes sur l'île Valdor, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, dans la municipalité de Champlain. Les noyaux urbains les plus près, ensuite, sont ceux de Bécancour à l'est et à l'ouest du port, tous deux situés à environ 7 km. Enfin, la communauté de Wôlinak se trouve à 8 km des infrastructures de la SPIPB, alors que celle d'Odanak est à un peu plus de 50 km.

La carte 2 de l'annexe B montre les zones d'étude locale et élargie.

Des aides à la navigation sont présentes sur le territoire du port. Selon les recommandations de la Corporation des pilotes, elles seront touchées par le projet, ce à quoi TC a donné son accord.

14. Milieu biophysique

Les renseignements qui suivent, sauf mention contraire, constituent une synthèse du milieu faite à partir de l'étude d'impact *Reconduction du programme décennal de dragage d'entretien par la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour sur le territoire de la municipalité de Bécancour (2023-2033)* déposée par la SPIPB le 31 mars 2023 auprès du ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs. Le milieu dans lequel le présent projet est prévu est le même que celui visé par le futur programme décennal de dragage. Le dossier du programme de dragage est disponible par l'hyperlien suivant : https://www.ree.environnement.gouv.qc.ca/projet.asp?no_dossier=3211-02-319.

Milieu physique

Le port de Bécancour est situé sur la rive sud de l'estuaire fluvial du Saint-Laurent, c'est-à-dire dans une zone où les marées se font sentir, mais où la salinité de l'eau est typique de l'eau douce. Le marnage à Bécancour est de 0,5 m en marée moyenne et de 1,0 m pendant les grandes marées. Avec un bassin versant d'une superficie de $1,2 \times 10^6$ km² et un débit annuel moyen de 11 500 m³/s à la sortie du lac Saint-Pierre, le fleuve Saint-Laurent constitue un des systèmes fluvio-estuariens les plus importants au monde. Le débit du fleuve Saint-Laurent est caractérisé par un régime nival de plaine pondéré par la rétention lacustre des Grands Lacs et la régularisation du débit par des ouvrages hydro-électriques en amont. Les variations saisonnières n'arrivent qu'à doubler le débit résultant, principalement par l'apport de ses principaux tributaires (rivières des Outaouais, Richelieu, Saint-Maurice et Saint-François).

L'englacement dans cette partie du fleuve se produit généralement vers la mi-décembre, mais peut varier selon les températures. La banquise se forme dans le secteur à l'étude et entoure les parties amont et aval du port de Bécancour. Celle-ci croît à partir de la rive sud du fleuve et progresse vers le chenal de navigation qui toutefois reste généralement libre pour le passage des navires commerciaux grâce à l'opération des brise-glaces de la Garde côtière canadienne.

En amont du port de Bécancour, le chenal de navigation du Saint-Laurent est entretenu par dragage jusqu'à une profondeur de 11,3 m. Le chenal longe la rive nord à l'embouchure de la rivière Saint-Maurice, puis bifurque vers la rive sud à l'embouchure de la rivière Bécancour pour revenir ensuite s'accoler à la rive nord en face du port de Bécancour. La largeur du chenal varie de 250 m dans les sections draguées, à près de 500 m dans les sections de profondeur naturellement plus grande que 11,3 m. À l'extérieur du chenal de navigation, les profondeurs sont généralement inférieures à 5 m et comprennent les battures latérales ainsi que les zones intertidales peu profondes. À partir du port de Bécancour, le chenal principal longe la rive nord sur plusieurs kilomètres.

Le relief, dans l'ensemble du secteur, est généralement plat, mais certaines pentes abruptes sont observées. Les dépôts quaternaires du secteur du port de Bécancour sont composés principalement de dépôts alluvionnaires sur des terrasses fluviales anciennes. Ces dépôts sont constitués de sols argileux et loameux (mélange de sable, de limon et d'argile). Le faible dénivelé des terrains riverains et la proximité du Saint-Laurent font que les rives sont mal drainées, ce qui y favorise la présence de milieux humides et de marécages.

La nature du fond varie dans le fleuve selon les faciès sédimentaires suivants :

- **Les dépôts stratifiés de la mer de Champlain qui comprennent les dépôts argileux (localement appelée glaise bleue).** Ces dépôts sont localisés principalement dans les zones de forts courants, principalement au fond et sur les talus infralittoraux du chenal de navigation en aval du port de Bécancour. Ces zones sont essentiellement des zones d'érosion;
- **La boue actuelle** qui est localisée principalement dans la zone riveraine sud du fleuve, soit dans le bassin intérieur et la zone en aval au sud des battures de Gentilly. Elle caractérise les battures du fleuve Saint Laurent, là où les courants faibles favorisent la sédimentation;
- **Le roc et des débris rocheux qui affleurent**, notamment en amont du quai de Bécancour et à la tête de la batture de Gentilly, de même qu'en certains secteurs dans le chenal sud des battures de Gentilly, notamment au nord de la centrale de Gentilly. Ces affleurements sont parfois recouverts d'une mince couche de débris rocheux ou d'un till à gravier très compact. Ces zones ne présentent aucun signe d'accumulation récente.

Milieu biologique

Végétation

Dans la zone terrestre du port de Bécancour, la végétation est perturbée par l'activité humaine. Seuls des peuplements discontinus de feuillus sur station humide et des milieux en friche y sont, en effet, présents. Ainsi, l'habitat terrestre s'y compose de marécages arborescents. La caractérisation des terrains présentant un caractère naturel a indiqué les formations végétales suivantes :

- Arbustaie d'aulne rugueux (*Alnus incana* ssp. *Rugosa*)/impatiente du Cap (*Impatiens capensis*) - Onoclée sensible (*Onoclea sensibilis*);
- Forêt d'érable argenté (*Acer saccharinum*)/impatiente du Cap - Onoclée sensible;
- Forêt de frêne rouge (*Fraxinus pennsylvanica*)/impatiente du Cap - Onoclée sensible;
- Herbaçaie d'alpiste roseau (*Phalaris arundinacea*);
- Herbaçaie de quenouille (*Typha angustifolia*).

Quelques espèces floristiques à statut sont présentes, soient l'arisème dragon (*Arisaema dracontium*, espèce visée comme préoccupante par l'annexe 3 de la LEP), la linderie estuarienne (*Lindernia dubia*), le lycopode de Virginie (*Lycopus virginicus*) le noyer cendré (*Juglans cinerea* L., espèce en voie de disparition selon l'annexe 1 de la LEP), la peltandre de Virginie (*Peltandra virginica*), la dentaire à deux feuilles (*Cardamine diphylla*), le lys du Canada (*Lilium canadense*) et la matteucie fougère-à-l'autruche (*Matteuccia struthiopteris* var. *Pensylvanica*).

Le secteur du port de Bécancour est occupé par plusieurs types de milieux humides. Des eaux peu profondes, des marais et des marécages sont situés de part et d'autre des installations du port de Bécancour. Des herbiers aquatiques sont présents, là où la profondeur varie entre 0,8 et 2,0 m. Ces herbiers forment une bande continue sur la rive sud, sauf au niveau des installations portuaires de Bécancour et à l'embouchure de la rivière Gentilly. L'espèce dominante est la vallisnérie d'Amérique (*Vallisneria americana*) dans pratiquement tous les herbiers aquatiques et est souvent accompagnée du potamot pectiné (*Stuckenia pectinata*). Cependant, certains herbiers sont dominés par le myriophylle de Sibérie (*Myriophyllum sibiricum*) ou le potamot de Richardson. Selon l'outil de détection des espèces exotiques envahissantes (EEE) Sentinelle, le myriophylle à épi (*Myriophyllum spicatum*) colonise aussi une partie des battures en rive sud du fleuve. Dans les cellules de sédimentation, la végétation aquatique et semi-aquatique est composée de la quenouille à feuilles étroites, du butome à ombelle, de la lenticule mineure, de l'alisme, de la sagittaire et du phragmite commun.

Le secteur prévu pour l'aménagement du nouveau quai B6 et de la nouvelle aire d'entreposage a fait l'objet d'un inventaire floristique et faunique partiel, en 2021, réalisé par Stantec. Bien que les limites des herbiers aient été partiellement déterminées à partir des points de repère le long des transects par caméra, la limite de l'herbier aquatique a pu être tracée avec précision à partir de photos de drones. On y remarque la présence de portions de l'herbier qui sont plus denses et continues, ainsi que d'autres où ses composantes sont plus éparées, bien qu'elles soient aussi fonctionnelles sur le plan écologique (figure 9). Sept espèces de plantes aquatiques ont été observées dans les tracés, soit la vallisnérie d'Amérique (*Vallisneria americana*), deux espèces de potamot (*Potamogeton* spp.), l'élodée du Canada (*Elodea canadensis*), le myriophylle à épis, le nymphéa odorant (*Nymphaea odorata*) et une espèce avec une morphologie similaire au rubanier émergé (cf *Sparganium emersum*).



Figure 9. Délimitation des herbiers aquatiques

Selon l'outil de détection Sentinelle du MELCCFP, quelques espèces floristiques exotiques envahissantes ont été répertoriées dans le secteur du port de Bécancour, soit la glycérie aquatique (*Glyceria maxima*), l'alpiste roseau (*Phalaris arundinacea*), le roseau commun (*Phragmites australis* ssp. *australis*), la salicaire commune (*Lythrium salicaria*) et la lysimaque nummulaire (*Lysimachia nummularia*). Le roseau commun semble répandu dans la zone portuaire et il est également observé avec l'alpiste roseau, près des sites de dépôts des sédiments dragués, situés à quelques centaines de mètres au sud de la zone du projet.

Faune

En 2015, Qualitas a inventorié les oiseaux chanteurs (passereaux) pour compléter un inventaire de 2011 et 2012 ayant été fait sur certaines portions du territoire de la SPIPB. L'inventaire visait à compléter la liste d'espèces aviaires nichant sur le territoire ainsi qu'à valider la présence d'habitats potentiels pour les espèces à statut particulier. Le dénombrement des oiseaux s'est fait par points d'écoute. Ce sont 55 espèces d'oiseaux qui ont été vues ou entendues à l'occasion de cet inventaire. Deux espèces ont été confirmées nicheuses, soit la paruline couronnée (*Seiurus aurocapilla*) et la gélinotte huppée (*Bonasa umbellus*).

Six espèces d'anoures ont été identifiées lors de cet inventaire sur le site de la SPIPB, soit le crapaud d'Amérique (*Anaxyrus americanus*), la grenouille des bois (*Lithobates sylvaticus*), la grenouille léopard (*Lithobates pipiens*), la grenouille verte (*Lithobates clamitans*), la rainette crucifère (*Pseudacris crucifer*) et la rainette versicolore (*Hyla versicolor*). Pour les couleuvres, deux espèces, la couleuvre rayée (*Thamnophis sirtalis*) et la couleuvre à ventre rouge (*Storeria occipitomaculata*) ont été répertoriées. Les inventaires conduits dans les cours d'eau ont, quant à eux, permis d'observer un spécimen de salamandre sombre du Nord, une salamandre à quatre orteils ainsi qu'un nid de cette dernière espèce.

Un inventaire semi-quantitatif de mulettes a été réalisé en 2021 par Stantec par la recherche active d'individus vivants de mulettes en surface en suivant les protocoles recommandés dans le secteur de la future aire d'entreposage. Les méthodes précises utilisées pour la recherche active des mulettes ont été adaptées selon les conditions environnementales (turbidité, substrat, courants, profondeur, etc.) et autres limitations. Le but était de vérifier la présence de populations de mulettes dans le port de Bécancour et de déterminer l'abondance des espèces et la localisation de colonies, si présentes. L'inventaire a été réalisé par la combinaison de deux méthodes : observations par caméra sous-marine pour les zones profondes et plongées en apnée pour les zones peu profondes. Sept mulettes vivantes ont été retrouvées durant les transects en apnée. Les individus vivants appartenaient à deux espèces, soit l'elliptio de l'Est (*Elliptio complanata*) et la lampsile rayée (*Lampsilis radiata*). Une seule coquille a été observée, soit celle d'un elliptio de l'Est. Toutes les mulettes observées étaient adultes. À noter que des moules zébrées (*Dreissena polymorpha*), une EEE, ont été observées lors des inventaires sur toutes les mulettes. Aucun individu d'obovarie olivâtre, autant vivant que des coquilles vides, n'a été observé.

Cinq espèces de mulettes ont pu être observées lors d'une caractérisation complémentaire faite par Stantec en 2023. De ces cinq espèces, trois ont pu être identifiées de manière certaine. L'analyse des images provenant des vidéos a permis d'identifier trois espèces communes au Québec, soit l'Elliptio de l'Est (*Elliptio complanata*), la Lampsile cordiforme (*Lampsilis cardium*) et la Lampsile rayée (*Lampsilis radiata*). De plus, une ligumie noire (*Ligumia recta*) ainsi qu'une obovarie olivâtre (*Obovaria olivaria*) pourraient avoir été observées. Considérant la qualité des images obtenue, il ne peut être confirmé avec certitude l'identification de ces deux espèces. L'obovarie olivâtre est une espèce en voie de disparition en vertu de l'annexe 1 de la LEP et est désignée menacée en vertu de la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* (LEMV) du Québec. Cette observation non confirmée ne permet pas de statuer sur la présence de l'obovarie olivâtre dans la zone d'étude. Cependant, le secteur aval de la zone d'étude est un habitat potentiel pour cette espèce.

L'ensemble du secteur visé par le présent projet est considéré comme un milieu lentique, dominé par des sédiments fins. La zone peu profonde (<2,5 m) se différencie par la présence de végétation aquatique submergée qui en fait ainsi un habitat de croissance de jeunes poissons de l'année pour des espèces telles que la perchaude (*Perca flavescens*), le grand brochet (*Esox lucius*) et le crapet-soleil (*Lepomis gibbosus*). La végétation devient plus éparse en zone de transition et talus (profondeur de 2 à 8 m) laissant la place à une communauté de poissons, composée d'espèces associées au littoral et aux zones un peu plus profondes. La végétation devient absente en zone profonde (8 à 13 m) et la communauté de poissons est dominée par des espèces pélagiques insectivores piscivores ou benthiques.

Plus de 70 espèces de poisson ont été identifiées au cours de diverses pêches expérimentales réalisées dans le fleuve Saint-Laurent dans le secteur du port de Bécancour. Au port lui-même, le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) a caractérisé la faune ichtyenne en 2017. On retrouve, dans le secteur du port de Bécancour, trois types de milieux hydriques pouvant présenter des caractéristiques d'habitats du poisson bien différentes, soit le fleuve Saint-Laurent, les cours d'eau ainsi que les cellules de disposition finale des sédiments. Au total, 32 espèces différentes ont été identifiées, les espèces dominantes étant la perchaude (41,9 %), le gobie à taches noires (18,1 %), le méné à tache noire (8,6 %) et le doré noir (5,9 %).

Neuf espèces fauniques à statut précaire seraient présentes dans un rayon de 5 km autour du port de Bécancour, soit le dard de sable (*Ammocrypta pellucida*, espèce menacée selon l'annexe 1 de la LEP), le méné d'herbe (*Notropis bifrenatus*, espèce visée comme préoccupante à l'annexe 3 de la LEP), le méné à tête rose (*Notropis rubellus*, espèce ne figurant pas sur l'annexe 1 de la LEP), la lamproie du nord (*Ichthyomyzon fossor*, espèce préoccupante selon l'annexe 1 de la LEP), le chat fou des rapides (*Noturus flavus*, espèce ne figurant pas sur l'annexe 1 de la LEP), le fouille-roche gris (*Percina copelandi*, espèce préoccupante selon l'annexe 1 de la LEP), le hibou des marais (*Asio Flammeus*, espèce préoccupante selon l'annexe 1 de la LEP), le faucon pèlerin (*Falco peregrinus*, espèce ne figurant pas sur l'annexe 1 de la LEP), le petit blongios (*Ixobrychus exilis*, espèce menacée selon l'annexe 1 de la LEP) et l'hirondelle de rivage (*Riparia riparia*, espèce menacée selon l'annexe 1 de la LEP). De plus, une autre espèce d'oiseau candidate pourrait se retrouver dans cette même zone tampon, soit la Guifette noire (*Chlidonias niger*).

Le port de Bécancour est ceinturé par des aires de concentration d'oiseaux aquatiques (ACOA). Celle à l'ouest des installations du port, c'est-à-dire celle de l'île Montesson, occupe une superficie de 549,43 ha. À l'est du port, l'ACOA de la Baie Lemarier, d'une superficie de 355,94 ha, débute à l'est de l'ancienne centrale nucléaire. Une troisième se trouve tout juste à l'extérieur de la limite nord de la zone d'étude restreinte, d'une superficie de 682,59 ha, et porte le nom de l'ACOA des Battures de Gentilly.

15. Milieu humain

Le projet est situé sur le territoire d'activités de la SPIPB dans la région administrative du Centre-du-Québec, dans la MRC de Bécancour dans la ville éponyme. Le territoire de la SPIPB s'étend sur près de 7 000 ha, dont environ 40 % sont occupés actuellement. Le port de Bécancour constitue l'un des deux sites portuaires majeurs de la région avec celui de Trois-Rivières. Plusieurs industries sont situées à proximité du projet. Le complexe nucléaire de Gentilly, appartenant à Hydro-Québec, est également localisé à proximité. Celui-ci n'est plus en exploitation depuis 2012. La grande majorité des terrains situés au pourtour du territoire de la SPIPB sont en territoire agricole.

Les plus proches noyaux urbains du projet sont ceux de Bécancour et de Gentilly, tous deux à une distance d'environ 6 km dudit projet ainsi que la municipalité de Champlain, dont le noyau urbain se situe à une distance de moins de 5 km à vol d'oiseau, puisque cette dernière se trouve sur la rive nord du fleuve. Lors du recensement de 2021, la population de Bécancour s'élevait à 13 561 personnes, ce qui représentait une hausse de 4,1 % par rapport à la population recensée en 2016. Cette hausse de population était plus élevée que celle observée dans la MRC de Bécancour (1,7 %), mais identique à celle de l'ensemble de la province durant la même période. En 2024, la population était estimée à 13 889 personnes.

Plusieurs chantiers de construction industriels et d'infrastructures publiques sont actifs ou sont prévus dans la zone régionale, notamment au sein du territoire de la SPIPB.

L'estuaire fluvial est utilisé, entre autres, pour la pêche commerciale, sportive et autochtone, la chasse à la sauvagine et le récréotourisme, dont la navigation.

Plusieurs voies routières donnent accès au port de Bécancour et à la zone industrielle. Un réseau ferroviaire est aussi présent. Enfin, le port de Bécancour est adjacent au chenal de la voie maritime du Saint-Laurent.

Selon la Société d'aide au développement des collectivités (SADC), la MRC de Bécancour a enregistré une croissance démographique de 3,3 % entre 2011 et 2021, bien que ce chiffre soit inférieur à l'augmentation de 7,0 % observée dans l'ensemble du Centre-du-Québec. Depuis 2006, la population de la MRC a crû de 10,3 %, tandis que celle du Centre-du-Québec a progressé de 11,7 %. Les variations de population au sein des municipalités de la MRC sont notables, avec Bécancour affichant le taux de croissance le plus élevé, à 4,1 %, tandis que Parisville a connu une chute de 25,3 %. L'âge médian des résidents de la MRC, qui s'établit à 47,2 ans en 2021, est supérieur à celui du Centre-du-Québec et du Québec, et il a augmenté de 7,0 % depuis 2006 (SADC, 2021)¹.

En ce qui concerne la structure familiale, la SADC précise que la MRC de Bécancour comptait 5 920 familles en 2021, marquant une légère augmentation de 0,8 % par rapport à 2016. Cependant, cette hausse est inférieure à celle du Centre-du-Québec qui a enregistré une augmentation de 1,6 %. La taille moyenne des familles dans la MRC est de 2,7 individus, tandis que les familles monoparentales représentent 13,16 % du total. La majorité des municipalités de la MRC ont connu une diminution du nombre de familles entre 2011 et 2021, avec Bécancour affichant le taux de variation le plus élevé, à 8,1 %, et Parisville le plus faible à -25,8 %. Sur le plan économique, le taux de chômage de la MRC de Bécancour s'élevait à 5,5 % en 2021, inférieur à la moyenne provinciale de 7,6 %. La majorité des résidents travaillent à l'extérieur de la MRC, avec 54,1 % se déplaçant vers d'autres MRC pour leur emploi. Le revenu médian des résidents a connu une augmentation significative de 47,1 % depuis 2005, atteignant 39 200 \$ en 2020. En 2021, la proportion de la population de la MRC de Bécancour qui vit avec un faible revenu était de 12,7 %. En matière de logement, la valeur moyenne des propriétés dans la MRC est de 206 600 \$, avec une hausse de 16,0 % depuis 2016. Les ménages locataires ont également augmenté de 25,1 % entre 2006 et 2021, tandis que le coût moyen d'habitation pour les locataires a diminué de 9,9 % au cours de la même période.

Le Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Mauricie-et-du-Centre-du-Québec (CIUSSS Mauricie-et-du-Centre-du-Québec) a réalisé un portrait de la santé de la population pour les MRC de Bécancour, de Nicolet et de Yamaska en 2023. Ainsi, un peu plus du quart (27,0 %) des familles comptant au moins un enfant de moins de 18 ans sont en situation de monoparentalité. Ainsi, 21,5 % des jeunes de cet âge vivent en famille monoparentale. En 2021, 87,3 % des personnes de 65 ans et plus vivent en ménage privé (moins qu'au Québec) et parmi celles-ci, 29,3 % habitent seules. Parmi les adultes de 25-64 ans, 15,4 % n'ont pas obtenu leur diplôme d'études secondaires (contre 11,8 % au Québec) et seulement 17,2 % détiennent au moins un baccalauréat (29,5 % au Québec). Toutefois, cela diffère peu du Québec au chapitre du taux d'emploi (59,2 %) et connaît un

¹ Société d'aide au développement des collectivités (SADC), 2021. Profil socio-économique 2021 MRC de Bécancour MRC de Bécancour, 20 p.

taux de chômage parmi les plus faibles de la région (4,7 %). Les MRC se comparent au Québec pour le taux de prestataires de l'assistance sociale (4,5 %). Toutefois, les 65 ans et plus comptent proportionnellement plus de bénéficiaires du supplément de revenu qu'au Québec (43 % c. 38 %). En 2020, 5 % de la population vivait au sein de ménages sous le seuil de faible revenu selon le panier de consommation (6,4 % au Québec). Sa population représente 8,6 % des effectifs de la région sociosanitaire. Les communautés autochtones représentent 3 % de la population (CIUSSS Mauricie-et-du-Centre-du-Québec, 2023)².

Le CIUSSS précise également que près de 40 % de la population se déclare très satisfaite de sa vie sociale, ce qui semble plus important qu'au Québec. Il est à noter que ces MRC se retrouvent dans une région qui se démarque favorablement du Québec quant au soutien social ressenti par sa population ou au sentiment d'appartenance à sa communauté. On constate, par ailleurs, que 22 % de la population de 15 ans et plus prodigue des soins aux personnes âgées sans rémunération (davantage qu'au Québec : 19 %). On évalue à 30 % le taux des élèves de la maternelle qui sont vulnérables dans au moins un domaine de développement (29 % au Québec). Les élèves du secondaire ne se démarquent pas statistiquement de ceux du Québec sur le plan du risque de décrochage scolaire (26 %), mais ils ont un taux de sortie sans diplôme ou qualification du secondaire supérieur à celui du Québec (17,4 % c. 13,5 %). Environ 27 % des élèves du secondaire ont fait l'objet de violence à l'école ou de cyberintimidation (34 % au Québec).

En outre, le CIUSSS mentionne que la population est plus susceptible d'être édentée que celle du Québec (11 % c. 8 %), mais cet écart se note chez les 45-64 ans et les 65 ans et plus. Environ 57 % de la population estime sa santé excellente ou très bonne et 9 % ne la considère pas bonne. Cette dernière proportion s'élève à 17 % chez les 65 ans et plus. La population éprouve, en moins grande proportion, de la difficulté à faire certaines activités du fait d'un état physique ou mental que dans l'ensemble du Québec (11,9 % c. 13,9 %). Cet écart favorable se note aussi chez les 65 ans et plus (la population institutionnalisée est exclue de ces indicateurs). Dans la région, les maux de dos touchent 17 % des 12 ans et plus et l'arthrite ou l'arthrose sont rapportées par 22 % des 18 ans et plus. De plus, 14 % des 18 ans et plus rapportent un taux élevé de cholestérol ou lipides sanguins et 8 % des 40 ans et plus se sont vu diagnostiquer de l'ostéoporose (14 % chez les femmes). La population institutionnalisée est exclue de ces indicateurs. Enfin, l'espérance de vie à la naissance de la population est de 82,9 ans (80,8 ans chez les hommes et 84,9 ans chez les femmes). Ces valeurs ne s'éloignent pas de celles du Québec. De son côté, l'espérance de vie sans incapacité s'élève à 69,4 ans (68,6 chez les hommes et 70,4 ans chez les femmes).

En ce qui a trait à la communauté de Wôlinak, située à environ 8 km du territoire de la SPIPB, les données démographiques illustrent une variation de la population de -4 % entre le recensement de 2021 et celui de 2016 (Statistique Canada, 2023). Cependant, les projections démographiques 2021-2041 pour la communauté sont très positives avec une augmentation de la population estimée à près de 49 % (ISQ, 2025). L'âge médian de la population est de 38 ans et la tranche d'âge la plus importante dans la communauté est celle des 15-64 ans (69 %), suivi des 65 ans et plus (18 %), puis de la classe des 0-14 ans (13 %) (Statistique Canada, 2023).

Au niveau de la répartition du plus haut niveau de scolarité, 35 % de la population de Wôlinak ne détient aucun certificat, diplôme ou grade, 26 % détient un certificat ou diplôme d'apprenti ou d'une école de métier alors que 21 % possède un diplôme d'études secondaires ou attestation équivalente. Aucun membre de la communauté n'a obtenu de baccalauréat ou de grade supérieur, tandis que 18 % a obtenu un certificat ou diplôme d'un collège, d'un cégep ou d'un autre établissement non universitaire (Statistique Canada, 2023).

Enfin, d'un point de vue économique, la communauté de Wôlinak détient un taux d'activité de 65 % et un taux d'emploi de 62 %. Le taux de chômage s'élève à 9 % (Statistique Canada, 2023). Par ailleurs, le revenu moyen par personne active dans la communauté correspond à 34 000 \$ (CIUSSCMQ, 2021).

² CIUSSS Mauricie-et-du-Centre-du-Québec, 2023. Portrait de santé de la population RLS de Bécancour-Nicolet-Yamaska, 12 p.

Partie D : Participation et effets des autorités fédérales, provinciales, territoriales, autochtones et municipales

16. Soutien financier des autorités fédérales

La SPIPB a convenu, avec TC, d'une entente de financement par l'entremise du Fonds national des corridors commerciaux. Ce fonds fédéral aide à financer des projets d'infrastructure au Canada, qui peuvent comprendre des travaux dans les aéroports, les ports et les chemins de fer, par exemple. Il vise, entre autres, l'amélioration de la circulation des biens et des personnes et l'accroissement des échanges commerciaux à partir et vers le Canada.

Cette entente prévoit le financement de 50 % des coûts des travaux pour l'ensemble des projets portuaires de la SPIPB, jusqu'à concurrence de 163 836 750 \$.

Spécifiquement pour le projet du quai B6 et de ses infrastructures adjacentes, soit la portion qui est assujettie à la LEI, la contribution prévue par le Canada à ce jour, selon l'Annexe B.2 de l'Entente, est de 117 832 700 \$, soit 50 % du total estimatif des dépenses pour ce projet (235 665 400 \$).

17. Utilisation des terres fédérales pour le projet

Aucune terre fédérale ne servira à la réalisation du projet.

Des aides à la navigation sont présentes sur le territoire du port. Selon les recommandations de la Corporation des pilotes, elles seront touchées par le projet, ce à quoi TC a donné son accord.

18. Administrations ayant des pouvoirs, des devoirs ou des fonctions relativement à l'évaluation des effets environnementaux du projet

Le projet est soumis à diverses autorisations provinciales liées au MELCCFP.

18.1 Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs

Le projet est soumis à la sous-section 4 de la section II du chapitre IV du titre I de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE) qui oblige toute personne ou tout groupe à suivre la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PÉEIE) et à obtenir une autorisation du gouvernement du Québec avant d'entreprendre un projet visé par l'annexe I du *Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets situés dans le Québec méridional*.

De plus, après la délivrance du décret ministériel, d'autres autorisations et permis pourront être demandés soit :

- Des autorisations ministérielles en vertu de la LQE;
- Une autorisation en vertu de la *Loi sur les espèces menacées et vulnérables* (LEMV);
- Une autorisation en vertu de la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune* (LCMVF).

18.2 Ville de Bécancour

Des permis pour la construction et le déboisement devront être obtenus de la Ville de Bécancour. La Ville encadre certains effets environnementaux du projet qui relèvent de sa compétence et qui sont intégrés dans ses différents règlements, notamment, mais sans s'y limiter, pour les aspects suivants : le bruit et les poussières et autres nuisances que la population pourrait subir.

Les normes d'aménagement des lieux ainsi que la protection des rives pourraient requérir un permis de la Ville.

18.3 Gouvernement du Canada

Outre l'autorisation du gouvernement du Québec délivrée dans le cadre de la PÉEIE et les autorisations ministérielles qui seront liées à cette autorisation ainsi que les permis municipaux de construction, les instances fédérales suivantes seront appelées à se prononcer sur le projet :

Transports Canada - Sécurité pour la navigation pendant les travaux et l'exploitation du nouveau quai

La compétence fédérale en matière de navigation et de bâtiments ou de navires confère au gouvernement l'autorité sur les eaux navigables, les ouvrages de navigation et les ports et s'étend aux bâtiments chargés du transport local. Elle s'applique à la haute mer, aux eaux maritimes et s'étend aux rivières navigables. Ce pouvoir permet au gouvernement fédéral de réglementer les obstacles à la navigation, comme les barrages et les ponts.

La zone des travaux est située sur les rives du fleuve Saint-Laurent, un cours d'eau navigable en vertu de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes* (L.R.C. [1985], c. N-22) (LENC).

Pendant les travaux, des mesures seront prises afin d'assurer la sécurité de la navigation puisque les quais existants continueront à être utilisés. Ces mesures s'appuieront sur les éléments suivants :

- Application des conditions exigées par TC pour les entraves temporaires à la navigation en vertu de la LENC à la suite de la demande d'approbation du concept du projet faite en vertu de l'article 5 de cette loi;
- Communication d'avis dans les médias généraux et spécialisés, tels les bureaux d'information touristique, faites conformément à l'*Arrêté visant les ouvrages mineurs* (DORS/2021-170) en ce qui concerne les ouvrages temporaires mineurs ainsi qu'en vertu de l'*Arrêté visant les ouvrages majeurs* (DORS/2019-320), comme les structures de régulation des eaux, pris en vertu de la LENC (L.R.C. (1985), c. N-22);
- Installation des balisages indiquant les zones à éviter et les passages à suivre, en particulier lorsque des périmètres de sécurité sont déployés, notamment pour les installations d'appontement et d'amarrage situées à proximité du chantier et qui continuent d'être utilisées.

Transports Canada - Attribution d'une aide financière par l'entremise du Fonds national des corridors commerciaux

Dans le cadre de l'attribution d'une aide financière à la SPIPB, TC aura à veiller à ce que le projet ne cause pas d'effets environnementaux négatifs importants sur l'environnement, le milieu humain et les droits et activités des peuples autochtones.

Les éléments possibles qui seront considérés et qui risquent de subir tout changement causé à l'environnement ou à la santé ou aux conditions socioéconomiques avec la réalisation du projet (construction et exploitation) sont :

- La pérennité de l'habitat du poisson;
- La protection des espèces en péril (animales et végétales);
- Le maintien de la qualité de vie et de la santé (conditions sociosanitaires) de la population environnante ainsi que des usagers du fleuve Saint-Laurent et des terres limitrophes au projet (bruit, poussières, pollution lumineuse, risques d'accident conséquents à la réalisation du projet, accès sécuritaire au fleuve Saint-Laurent pour la pratique d'activités récréatives, de pêche et de chasse);
- Le maintien des activités traditionnelles (pêche, chasse, cueillette, ressourcement spirituel et social) et commerciales dans le secteur du projet des membres des communautés des Premières Nations intéressées par le projet (Abénakis, Wendats et Mohawks).

Pêches et Océans Canada

Autorisation nécessaire pour la détérioration, la perturbation ou la destruction de l'habitat du poisson en vertu de la *Loi sur les pêches* (L.R.C. [1985], ch. F-14) puisque de l'empiétement par la construction du quai B6 et de l'aire d'entreposage est prévu ainsi que du dragage de capitalisation pour permettre aux navires d'accéder au futur quai.

Un permis est également requis du MPO en vertu de la LEP pour tout travail qui nuirait à une espèce en péril aquatique figurant dans la LEP ou son habitat.

Environnement et Changement climatique Canada

Un avis ou une autorisation pourrait être nécessaire pour tous les travaux susceptibles de porter préjudice à une espèce en péril, ou à son habitat, en vertu de la LEP (L. C. 2002, ch. 29).

Un permis est requis d'ECCE en vertu de l'article 73 de la LEP qui concerne les activités touchant une espèce sauvage inscrite, tout élément de son habitat essentiel ou la résidence de ses individus, si cette activité ne touche l'espèce que de façon incidente.

Application des conditions, ou demande de permis, du ROM (2022) (DORS/2022-105), si des oiseaux migrateurs nidifient sur les aires prévues des travaux.

Partie E : Effets potentiels du projet

19. Changements sur les composantes de l'environnement (article 19)

La présente section liste les effets négatifs non négligeables que la réalisation du projet pourrait avoir sur les composantes de l'environnement qui relèvent de la compétence législative du gouvernement fédéral, soit le poisson et son habitat, les espèces aquatiques en péril ainsi que les oiseaux migrateurs.

Poisson et son habitat

Selon le paragraphe 2(1) de la LEP, une espèce aquatique est définie comme une espèce sauvage de poissons, au sens de l'article 2 de la *Loi sur les pêches*, ou de plantes marines au sens de l'article 47 de la LEP.

Les effets potentiels du projet sur le poisson et son habitat, autant en construction qu'en exploitation, incluent :

- La perte ou la destruction d'habitat du poisson : la construction du nouveau quai et de la nouvelle aire d'entreposage causera un empiètement permanent dans le littoral du fleuve et, conséquemment, une perte permanente d'habitat du poisson utilisé pour diverses étapes de son cycle vital (reproduction, alimentation, alevinage, croissance, refuge, migration, etc.);
- Le remplacement d'habitat : une partie des fonds meubles et des herbiers marins actuellement présents seront remplacés par des structures de quai. Ce nouveau type de substrat ne répondra plus aux besoins de certaines espèces de poisson, mais pourra être utilisé par d'autres espèces recherchant ce type de milieu. Entre autres, la moule zébrée, une EEE qui recherche les substrats durs, pourra coloniser les nouvelles structures du quai et les enrochements;
- Le rejet d'eaux de ruissellement en provenance du nouveau quai et de l'aire d'entreposage vers le fleuve pourrait entraîner des MES ainsi que divers contaminants dans l'habitat du poisson;
- La modification ou la perturbation de l'habitat :
 - L'utilisation de machinerie dans l'eau pourrait causer la remise en suspension de sédiments, dont certains pouvant être contaminés, menant à la sédimentation dans l'habitat du poisson, incluant le colmatage de frayères situées à l'aval du site des travaux;
 - L'utilisation de la machinerie dans le littoral peut aussi résulter dans le changement ou la perte de la structure et du couvert de l'habitat ainsi qu'au remaniement du substrat;
 - La mise en place des nouvelles infrastructures portuaires, comme les jetées, auront des impacts sur les processus hydrosédimentaires du secteur, comme l'érosion, le transport et le dépôt de sédiments;
 - La génération de bruit, de vibrations et de détonations subaquatiques pendant les travaux (battage ou vibrofonçage de pieux, mises en place de matériaux, utilisation de la machinerie, etc.) pourrait déranger les poissons dans leurs diverses activités et même causer des blessures ou de la mortalité en fonction du type et du niveau sonore en cause;
 - Des déversements accidentels d'hydrocarbures ou d'autres contaminants pendant les travaux ou l'exploitation du port pourraient contaminer les eaux de surface et les sédiments et affecter le poisson et son habitat;
 - Le rejet d'eaux de ruissellement en provenance des zones de travaux terrestres à proximité de l'eau pourrait entraîner des MES ainsi que divers contaminants dans l'habitat du poisson.
- La mortalité de faune aquatique : les travaux dans l'eau pourraient causer de la mortalité chez les espèces aquatiques, entre autres, par l'écrasement des espèces peu mobiles, comme les mulettes, par les travaux de remblayage et de dragage dans le littoral.

Dans le guide *Séquence des effets* du programme de protection du poisson et de son habitat du MPO (2024)³, il est précisé que ces diverses pressions peuvent compromettre la capacité de l'habitat à soutenir les processus vitaux du poisson si des mesures de protection ne sont pas mises en place. Des effets sublétaux sur les poissons (par exemple, blessures et stress, altération de la fraie, de l'alevinage, de l'alimentation, de la communication, de la navigation et de la migration, etc.) et la mortalité du poisson sont également possibles si des mesures de protection ne sont pas mises en place.

Afin de réduire les effets sur le poisson et son habitat mentionnés ci-haut, des mesures d'évitement et/ou d'atténuation seront mises en place. En voici quelques exemples :

- Organisation de la séquence de travail en fonction des périodes critiques pour certaines espèces (reproduction et ponte);
- Plan de protection de l'environnement à mettre en place, où plusieurs mesures d'atténuation standards pour limiter la propagation de MES sont prévues;
- Implantation d'un plan de mesure d'urgence dans le cas d'un déversement de matières dangereuses accidentel ou de situations mettant en péril la santé de la population ou de l'environnement;
- Mise en place d'un aménagement de compensation afin de redonner un habitat adéquat aux espèces piscicoles ciblées. La SPIPB envisage actuellement un projet en rive sur le Saint-Laurent, situé à proximité de ses installations.

Espèces aquatiques

Au sens de la LEP, les « espèces aquatiques » incluent les espèces de poissons telles que définies plus haut, ainsi que les plantes marines qui comprennent, notamment, des algues benthiques et détachées, des plantes marines à fleurs et des algues brunes, rouges et vertes ainsi que du phytoplancton dans les eaux de pêche canadiennes situées à l'extérieur des limites géographiques des provinces.

Aucune espèce faunique désignée menacée ou en péril, vulnérable ou susceptible d'être ainsi désignée en vertu des lois du Québec ou du Canada n'a été confirmée sur le site à l'étude lors des divers inventaires. Des espèces aquatiques en péril ou possédant un statut précaire au Québec pourraient toutefois être présentes dans un rayon de 5 km du port de Bécancour, dont celles listées au tableau 1.

Tableau 1. Liste des espèces aquatique en péril et à statut précaire potentiellement présentes dans un rayon de 5 km du port de Bécancour

Nom français	Nom latin	Statut au Québec		
		Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune	Loi sur les espèces en péril (annexes 1 et 3)	Comité sur la situation des espèces en péril du Canada
Dard de sable	<i>Ammocrypta pellucida</i>	Menacée	Menacée	Préoccupantes
Chat-fou des rapides	<i>Noturus flavus</i>	Vulnérable	Aucun	Aucun
Méné d'herbe	<i>Notropis bifrenatus</i>	Vulnérable	Préoccupante	Préoccupante
Méné à tête rose	<i>Notropis rubellus</i>	Susceptible	Aucun	Aucun

³ <https://www.dfo-mpo.gc.ca/pnw-ppp/pathways-sequences/doc/poe-sde-fra.pdf>.

Nom français	Nom latin	Statut au Québec	Statut au Canada	
		Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune	Loi sur les espèces en péril (annexes 1 et 3)	Comité sur la situation des espèces en péril du Canada
Lamproie du Nord	<i>Ichthyomyzon fossor</i>	Menacée	Visée comme pouvant être préoccupante	Préoccupantes
Fouille-roche gris	<i>Percina copelandi</i>	Vulnérable	Préoccupante	Préoccupantes
Bar rayé	<i>Morone saxatilis</i>	Aucun	En voie de disparition	Disparue (pour la population historique)
Obovarie olivâtre	<i>Obovaria olivaria</i>	Menacée	En voie de disparition	En voie de disparition

Les effets potentiels du projet sur le poisson et son habitat ainsi que les mesures d'atténuation mentionnées à la section précédente s'appliquent également aux espèces aquatiques en péril.

Oiseaux migrateurs

En vertu du paragraphe 2(1) de la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*, un oiseau migrateur correspond à « tout ou partie d'un oiseau migrateur visé à la convention, y compris son sperme et ses œufs, embryons et cultures tissulaires ». Les espèces d'oiseaux migrateurs visées à la convention comprennent :

- Les oiseaux migrateurs considérés comme gibier :
 - Anatidés ou volailles aquatiques, y compris la bernache, le canard sauvage, l'oie sauvage et le cygne;
 - Gruidés ou grues, y compris la petite grue brune, la grue du Canada et la grue d'Amérique;
 - Rallidés ou râles, y compris la foulque d'Amérique (poule d'eau), la gallinule et le sora et autres râles;
 - Limicoles ou oiseaux de rivage, y compris les suivants : avocette américaine, courlis, bécasseau à long bec, barge, bécasseau à poitrine rousse, huîtrier américain, phalarope, pluvier, maubèche, bécassine, échasse, échassier du ressac, tourne-pierre, chevalier semi-palmé, bécasse et chevalier à pattes jaunes;
 - Colombidés ou pigeons, y compris la tourterelle et le pigeon sauvage.
- Les oiseaux insectivores migrateurs : goglu, moqueur-chat, mésange, coucou, pic doré, mouche-roule, grosbec, colibri, roitelet, hirondelle pourprée, sturnelle, engoulevent, sittelle, oriole, merle d'Amérique, pie-grièche, hirondelle, martinet, tangara, mésange huppée, grive, viréo, fauvette, jaseur, engoulevent bois-pourri, pic et troglodyte et tous les autres oiseaux percheurs qui se nourrissent entièrement ou principalement d'insectes;
- Les autres oiseaux migrateurs non considérés comme gibier : pingouin, alque, butor, fulmar, fou de Bassan, grèbe, guillemot, goéland, héron, labbe, huard, marmette, pétrel, macareux, puffin et sterne.

Le port de Bécancour est bordé à l'est et à l'ouest par deux ACOA, respectivement les ACOA de la Pointe aux Roche et de l'Île Montesson, qui sont des habitats fauniques protégés par le Québec en vertu de la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune* et de son *Règlement sur les habitats fauniques*. Comme mentionné précédemment, des inventaires réalisés en 2015 par Qualitas sur certaines portions du territoire de la SPIPB ont permis d'identifier 55 espèces d'oiseaux nicheurs.

Les effets potentiels du projet sur les oiseaux et leur habitat, autant en construction qu'en exploitation, incluent :

- La perte d'habitat : le remblayage requis pour la mise en place des infrastructures mènera à la destruction d'herbiers aquatiques qui constituent un habitat d'alimentation et de repos pour la sauvagine et les autres oiseaux aquatiques, autant lors de la période de reproduction que lors des migrations;
- Le remplacement d'habitat : les habitats aquatiques seront remplacés par des zones anthropisées industrielles qui pourront être utilisées par des espèces d'oiseaux tolérantes à ce type de milieux, par exemple le pigeon biset, l'étourneau sansonnet, la corneille d'Amérique, les goélands et le pluvier kildir. D'autres espèces pourraient également utiliser le nouveau site, dépendamment des structures en place et de l'intensité d'occupation du site;
- La modification ou la perturbation de l'habitat :
 - Les travaux dans l'eau pourraient causer la remise en suspension de sédiments, dont certains pouvant être contaminés, et perturber la qualité de l'habitat d'alimentation des oiseaux, incluant la contamination des sources de nourriture;
 - La mise en place des nouvelles infrastructures portuaires, comme les jetées, auront des impacts sur les processus hydrosédimentaires du secteur, comme l'érosion, le transport et le dépôt de sédiments qui pourraient modifier la répartition des types d'habitats du secteur;
 - La génération de bruit, de vibrations et de détonations pendant les travaux (battage ou vibrofonçage de pieux, mises en place de matériaux, utilisation de la machinerie, etc.) pourrait déranger les oiseaux dans leurs diverses activités (nidification, alimentation, repos, communication);
 - La présence humaine et de la machinerie en mouvement pourrait également déranger les oiseaux dans leurs diverses activités (nidification, alimentation, repos);
 - Des déversements et des accidentels d'hydrocarbures ou d'autres contaminants pendant les travaux ou l'exploitation du port pourraient contaminer les eaux de surface et les sédiments et affecter les habitats aquatiques fréquentés par les oiseaux ainsi que leur source de nourriture.
- La mortalité : dans l'éventualité d'un déversement important de produits pétroliers, des oiseaux pourraient entrer en contact avec ces produits et être affectés de diverses façons pouvant mener à leur mort (perte de flottabilité, incapacité de voler, de nager et de se nourrir, irritation et ulcération de la peau, des yeux, de la bouche et des cavités nasales, intoxication ou empoisonnement).

Des mesures d'évitement et d'atténuation devront donc être prévues afin de minimiser les effets sublétaux et létaux du projet décrits ci-dessus qui pourraient toucher les oiseaux migrateurs. En voici quelques exemples :

- Limiter le bruit et éviter les dérangements inutiles de l'avifaune en bordure de la zone des travaux;
- Concentrer les travaux hors des périodes de migration et de nidification;
- Éviter de détruire des nids et des œufs de toute espèce migratrice pouvant nidifier dans la zone des travaux.

20. Changements environnementaux sur le territoire domanial, dans une province autre ou à l'extérieur du Canada

Aucun changement n'est anticipé sur le territoire domanial, tel que mentionné à la section 13.

Les limites du projet étant circonscrites au territoire du Québec, aucun changement n'est anticipé à l'étranger pendant la construction.

Les effets transfrontaliers potentiels que pourrait avoir le projet concernent les émissions de GES. Bien que le futur quai permette l'augmentation du nombre de navires utilisant le port de Bécancour, celui-ci et son aire d'entreposage permettront de réduire le temps d'attente actuel des navires dans la voie maritime devant Bécancour avant de pouvoir s'amarrer aux quais existants et, conséquemment, les émissions relatives au fonctionnement des moteurs pendant cette attente. Le futur quai devrait également éviter une redirection de navires vers d'autres ports plus distants pour le transit de marchandises dans la région.

En exploitation, l'accroissement du trafic maritime sur le réseau du Saint-Laurent/Grands Lacs et dans l'Atlantique, bien que minime par rapport au trafic existant, pourrait entraîner des effets environnementaux sur la faune aquatique ou marine et la sécurité de la navigation (accident, déversement, bruit sous-marin notamment). Ces effets possibles ne sont toutefois pas sous le contrôle de SPIPB, mais pourront être considérés dans l'évaluation des effets cumulatifs du projet qui est déjà prévue être faite dans l'étude d'impact qui sera remise au ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs.

21. Répercussion sur les peuples autochtones

Actuellement, la description détaillée des répercussions appréhendées sur les peuples autochtones pour les phases de construction et d'exploitation du quai B6 n'est pas encore terminée. Les consultations à venir au cours des prochains mois auprès des communautés ciblées permettront de dresser une liste complète des répercussions potentielles sur les peuples autochtones. Plusieurs Premières Nations ont été approchées et sont consultées sur les effets du projet sur leurs droits et leurs activités.

Phase de construction

- **Patrimoine naturel et culturel ainsi qu'usage courant des terres et des ressources à des fins traditionnelles :** pendant les travaux, une aire de chantier en milieu terrestre et en milieu hydrique sera délimitée à des fins de sécurité. En milieu terrestre, cette aire serait entièrement comprise dans les limites aménagées du port de Bécancour, zone actuellement à accès restreint. De ce côté, aucune répercussion négative non négligeable n'est anticipée. En milieu hydrique, un balisage au moyen de bouées et d'aide à la navigation sera mis en place à des fins de sécurité publique. Ainsi, pendant les travaux, cette superficie ne sera pas accessible pour la pratique d'activités de navigation, de chasse ou de pêche. Bien que la SPIPB prévoit aviser les usagers de ce secteur, y compris les communautés autochtones, et prévoit un calendrier des travaux le mieux adapté possible à la pratique de ces activités, il demeurera des contraintes temporaires d'usage courant des terres et des ressources à des fins traditionnelles;
- **Chose d'importance historique et archéologique :** les travaux sont prévus être réalisés dans un secteur fortement altéré par les activités portuaires dans les 50 dernières années au port de Bécancour et aucun site patrimonial ou historique européen ou autochtone n'a été identifié dans l'aire des travaux. Néanmoins, une surveillance pendant les travaux est prévue en cas de découverte fortuite, pour faire cesser les travaux et contacter le ministère de la Culture et des Communications.

Phase d'exploitation

- **Patrimoine naturel et culturel :** le projet implique du remblayage et du dragage dans le milieu hydrique et l'habitat du poisson. Ainsi, l'emplacement du futur quai B6 et de l'aire d'entreposage entraînerait une perte permanente de près de 80 000 m², tandis que l'aire à draguer pour permettre aux navires d'accéder au quai B6 couvrirait environ 270 000 m². Les superficies remblayées sont en grande partie constituées d'herbiers qui servent d'habitat d'alevinage pour des espèces telles que la perchaude, le grand brochet et le crapet-soleil. Vis-à-vis du futur quai et de l'aire à draguer, l'eau est plus profonde et constitue un milieu d'alimentation pour des espèces pélagiques insectivores, dont certaines pouvant être à statut précaire, dont le bar rayé. La section 15 présente plus de détails sur ces habitats;

La perte de ces habitats par remblayage ou leur altération par le dragage pourrait occasionner des changements négatifs sur le patrimoine naturel valorisé par les communautés autochtones fréquentant le secteur du port de Bécancour pour la chasse et la pêche. Des mesures de compensation pour ces pertes d'habitat sont prévues par des projets de restauration de milieu similaires à proximité du port de Bécancour.

- **Usage courant des terres et des ressources à des fins traditionnelles** : les pertes de superficies mentionnées au patrimoine naturel et culturel pourraient ainsi entraîner des répercussions négatives non négligeables sur la pratique de la chasse et de la pêche par des membres des communautés autochtones (grand brochet et bar rayé notamment) dans le secteur du port de Bécancour étant donné les pertes permanentes d'habitat du poisson.

L'augmentation du nombre de navires fréquentant le port de Bécancour s'ajoutera au trafic maritime sur le fleuve Saint-Laurent. L'ajout de dizaines de passages de navires aux quelques milliers circulant annuellement contribuera aux effets cumulatifs de la navigation commerciale dans la région, pouvant ainsi réduire l'usage courant des terres et des ressources à des fins traditionnelles de façon non négligeable;

- **Chose d'importance historique et archéologique** : la mise en service du projet ne devrait pas occasionner de répercussions négatives sur le patrimoine historique et archéologique.

Le tableau suivant regroupe les répercussions négatives potentielles.

Tableau 2. Répercussions négatives potentielles

Sujet	Phase du projet	Sources des effets	Répercussions négatives potentielles non négligeables
Patrimoine naturel et culturel	Construction	Remblayage de milieu hydrique et d'habitat du poisson. Dragage.	Perte de possibilité de pêche par la diminution des habitats disponibles.
Usages courants des terres et des ressources à des fins traditionnelles	Construction	Travaux en milieu hydrique et zone de chantier.	Perturbation des activités traditionnelles (chasse, pêche, piégeage, cueillette, ressourcement culturel et social). Risque de collisions/accidents en raison d'une augmentation de la circulation sur le territoire. Dérangement par le bruit des travaux. Perturbation des activités en cas de déversement accidentel de substances toxiques.
	Exploitation	Empiètements permanents en milieu hydrique.	Perte potentielle de lieux pour la pratique d'activités traditionnelles.
Circulation des navires.		Dérangement accru causé par l'augmentation du trafic maritime sur le fleuve.	
Éléments d'importance historique et archéologique	Construction	Remblayage de milieu hydrique et d'habitat du poisson. Dragage.	Bien qu'aucun site n'ait été identifié dans la zone des travaux. Une perte fortuite demeure possible. Modification du patrimoine naturel dans les aires draguées causée par des altérations biophysiques de l'environnement aquatique. Modification du paysage par l'ajout du futur quai B6 et de l'aire d'entreposage.

22. Changements aux conditions sanitaires, sociales ou économiques des peuples autochtones

Le projet pourrait entraîner des changements négatifs et positifs aux conditions sanitaires, sociales ou économiques des peuples autochtones. La SPIPB prévoit appliquer des mesures d'atténuation pour réduire l'effets des changements négatifs et maximaliser les changements positifs. Le tableau suivant résume les changements possibles.

Tableau 3. Changements possibles aux conditions sanitaires, sociales ou économiques des peuples autochtones

Conditions	Phase du projet	Sources des effets	Changements potentiels
Sanitaires	Construction	Présence du chantier en milieu hydrique.	La zone portuaire ne comporte pas de lieux de service pour les communautés autochtones. Effets potentiels sur la santé humaine par l'utilisation de la machinerie (émissions atmosphériques, bruit). Risque de collisions/accidents en raison de la circulation des barges et de la machinerie dans l'aire de chantier.
	Exploitation	Exploitation du nouveau quai B6. Circulation des navires.	La zone portuaire ne comporte pas de lieux de service pour les communautés autochtones. Effets potentiels sur la santé humaine (émissions atmosphériques, bruit) émanant de l'activité portuaire accrue. Risque de collisions/accidents en raison d'une augmentation du trafic maritime.
Sociales	Construction	Présence du chantier en milieu hydrique.	Modifications temporaires des habitudes dans les activités traditionnelles et évitement de l'aire de chantier.
	Exploitation	Exploitation du nouveau quai B6. Circulation des navires.	Modifications permanentes des habitudes dans les activités traditionnelles avec la présence du futur quai B6 et de l'aire d'entreposage prévue.
Économiques	Construction	Présence du chantier au port de Bécancour.	Possibilité d'emploi et de fourniture de services d'entrepreneuriat sur le chantier.
	Exploitation	Exploitation du nouveau quai B6. Circulation des navires.	Possibilité d'emploi au port de Bécancour.

La SPIPB prévoit informer et consulter les peuples autochtones intéressés par le projet et discuter avec eux quand le calendrier précis des travaux sera déterminé pour favoriser des accommodements et réduire les effets négatifs du projet sur les activités traditionnelles et les risques d'accident.

De plus, la SPIPB informera les communautés sur les possibilités d'emplois et de contrats pendant la période de construction ainsi que sur les emplois disponibles en période d'exploitation.

23. Émissions de gaz à effet de serre

Le *Règlement sur les renseignements et la gestion des délais* exige que les promoteurs de projet fournissent une estimation de toute émission de GES associée au projet, soit :

- Une estimation des émissions nettes de GES maximum pour chaque phase du projet, y compris la ventilation de chacun des termes suivants : émissions directes de GES + émissions de GES provenant de l'énergie acquise - émissions de GES évitées au pays - mesures compensatoires;
- La méthodologie, les données, les facteurs d'émission et les hypothèses utilisés. En ce qui a trait aux projets ayant une durée de vie allant au-delà de 2050, les promoteurs sont appelés à fournir un aperçu des mesures à l'étude pour assurer que les projets atteignent des émissions nettes nulles d'ici 2050.

À ce stade du projet, les GES émis par la construction du projet et son exploitation n'ont pas encore été évalués.

Les émissions de GES proviendront des activités de construction du quai B6, de l'aménagement de la nouvelle aire d'entreposage ainsi que par le dragage de capitalisation. Ces émissions proviendront principalement de la machinerie de construction, de la drague, du mouvement des barges et du transport des matériaux et des déblais de dragage.

En exploitation, le quai B6 nécessitera du dragage d'entretien, tout comme les cinq postes d'amarrage existants. De plus, l'exploitation du nouveau quai et de son aire d'entreposage permettra d'augmenter les capacités de transit portuaire du port, ce qui se traduira par une augmentation du nombre de navires et du transport terrestre provenant du parc industriel adjacent au port.

Ainsi, lorsque l'équipement et la machinerie nécessaires à l'ensemble des opérations de dragage auront été déterminés, ainsi que la durée prévue des travaux, une évaluation détaillée des émissions de GES sera produite avec des mesures d'atténuation pour les réduire le plus possible.

Entretemps, une estimation, basée sur un projet similaire sur le Saint-Laurent, est fournie. Le projet en question est situé à Baie Comeau et comporte, lui aussi, la construction d'un quai, d'une aire d'entreposage, du dragage de capitalisation pour que les navires puissent accéder au futur quai ainsi qu'une augmentation du nombre de navires à quai. Ce projet est toutefois de moindre ampleur par rapport à la construction du futur quai B6 et de l'aire d'entreposage, mais est similaire en termes d'accroissement du trafic maritime.

Pour l'estimation en construction, les émissions de GES pour le présent projet ont été triplées par rapport au projet de référence. Les émissions suivantes ont été obtenues en construction :

- GES issus du carbone intrinsèque des matériaux pour leur fabrication : **16 500 t CO₂éq**. Cet élément n'est pas sous le contrôle de la SPIPB, mais des fabricants de matériaux;
- GES issus du transport des matériaux, y compris les sédiments dragués et les matériaux de démolition : **180 t CO₂éq**;
- GES issus des activités de construction (machinerie) : **1 000 t CO₂éq**.

Ainsi, les activités de construction et de transport directement imputables à la réalisation du projet sont estimées à **1 180 t CO₂éq**.

En exploitation, les GES émis sont liés aux activités de manutention au futur quai et à l'aire d'entreposage, au transport terrestre des marchandises manutentionnées ainsi qu'au transport maritime. L'estimation présentée ici doit être considérée avec circonspection puisque basée sur des hypothèses d'origine/destination théoriques, mais possibles. L'évaluation qui sera produite pour le présent projet pourrait donc produire des résultats différents. Ainsi, les estimations suivantes ont été faites :

- Activités de transbordement des marchandises au quai B6 : **88 t CO₂éq/an**;

- Transport terrestre local et extrarégional des marchandises par des transporteurs externes à la SPIPB : **1 780 t CO₂éq/an**;
- Transport par navire entre Bécancour et le réseau de ports du Saint-Laurent/Grands Lacs et avec le marché européen : **179 000 t CO₂éq/an**.

Ainsi, les émissions en exploitation directement imputables au projet seraient de **88 t CO₂éq/an**. La SPIPB examinera toutes les possibilités de réduire les émissions à ces installations, en privilégiant, par exemple, le recours à l'électricité quand cela est possible et en veillant à l'entretien de l'équipement mobile. La SPIPB envisage de compenser les émissions issues de ses activités portuaires et qui ne sont pas couvertes par le marché québécois du carbone.

Pour les émissions liées au transport terrestre et maritime celles-ci ne sont pas sous le contrôle de la SPIPB. Elle comprend toutefois que les transporteurs devront se conformer aux exigences québécoises et canadiennes sur la lutte contre les changements climatiques et viser la carboneutralité pour 2050.

24. Déchets et émissions

24.1 Déchets et émissions en construction

La réalisation du projet implique l'acquisition de divers matériaux de construction, constitués principalement de béton et d'acier. Les quantités requises seront évaluées par l'ingénierie de projet, de façon à réduire au maximum les quantités excédentaires. Les matériaux excédentaires seront acheminés dans des centres de récupération et de recyclage présents dans la région.

Des émissions atmosphériques sont anticipées par l'utilisation de la machinerie, y compris les barges et l'équipement de dragage (poussières fines [PM_{2,5} notamment], NO_x, GES, CO). La machinerie devra être maintenue en bon état de fonctionnement et le port veillera à ce que le maximum d'équipement recoure à l'électricité puisqu'une alimentation est disponible dans le secteur des travaux en milieu terrestre.

Comme mentionné à la section 9 du présent document, le principal élément à gérer en construction est constitué de sédiments excavés ou dragués.

Le projet pourra requérir l'excavation de sédiments vis-à-vis du futur quai B6 et du dragage. Pour les fondations du quai B6, la superficie à draguer pourrait aller jusqu'à environ 15 000 m² et le volume de sédiments à retirer jusqu'à 62 220 m³.

Pour la nouvelle aire d'entreposage, il sera requis de retirer une couche superficielle de sédiments moins compacts sur environ 600 mm d'épaisseur. La superficie à draguer est estimée à environ 65 000 m² et le volume de sédiments à retirer de 38 928 m³.

Un dragage d'approche devra également être pratiqué jusqu'à une profondeur de 10,7 m pour permettre aux navires d'accéder au quai B6 à partir de la voie maritime. La superficie à draguer est estimée, de façon préliminaire, à 67 580 m² et le volume de sédiments à retirer à 272 650 m³. La surface à draguer et le volume à retirer seront toutefois validés en 2025, avec un levé bathymétrique.

Diverses caractérisations de sédiments dans la darse du port de Bécancour ont été réalisées au cours des années pour les besoins en dragage d'entretien devant les quais B1 à B5. Une caractérisation faite en 2024 pour les besoins du programme décennal de dragage d'entretien des installations portuaires de Bécancour comprenait le secteur est de la darse du port, visé par le dragage prévu au droit du futur quai B6. De manière générale, les sédiments rencontrés ont consisté en un limon sableux de couleur brun pâle à gris et d'une texture molle. Seul un échantillon, prélevé près du quai B3, dans l'ouest de la darse, a présenté des concentrations d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) dépassant la concentration d'effets occasionnels (CEO). Les concentrations mesurées dans les autres échantillons étaient inférieures aux CEO pour l'ensemble des paramètres analysés. Des traces de contaminants, dépassant la concentration d'effets rares (CER) ou la concentration seuil produisant un effet (CSE) ont été trouvées dans les autres échantillons pour les HAP, les métaux et pour les dioxines et furanes. Aucun excès de la concentration produisant un effet probable (CEP) ou de la concentration d'effets fréquents (CEF) n'a été noté.

En support à la gestion terrestre des sédiments pour le projet de dragage d'entretien, les résultats ont été comparés aux critères de sols du *Guide d'intervention - Protection des sols et réhabilitation des terrains*. Les sédiments ne sont pas contaminés, sauf pour des concentrations mesurées de soufre et de HAP qui étaient cependant dans la plage A-B, plage qui ne pose pas de contraintes significatives pour la gestion terrestre des sédiments.

Une caractérisation des sédiments dans les aires de travaux pour le présent projet est en cours et les résultats sont attendus au cours de l'automne 2025.

Aucun rejet des sédiments dragués est prévu dans le Saint-Laurent dans le cadre du présent projet. Tous les sédiments seront gérés en milieu terrestre et considérés comme des sols, une fois asséchés. Les sédiments dragués non contaminés seront déposés dans la future aire d'entreposage prévue derrière le quai B6 et confinés par une digue en pierres aménagée proche du quai. L'objectif étant de réutiliser le maximum de sédiments dragués dans la future aire pour éviter le plus possible d'utiliser des matériaux provenant de bancs d'emprunt.

Selon les résultats de la caractérisation en cours, si des sédiments contaminés étaient présents, ceux-ci seront gérés vers un lieu autorisé pour être traités.

24.2 Déchets et émission en exploitation

En exploitation, la présence du quai B6 et de l'aire d'entreposage n'émettront pas de déchets en tant que tel, puisqu'aucun équipement fixe de production ou de transformation ne sera présent. Rappelons que du cargo général, du matériel, du vrac solide (par exemple : sel, charbon, quartz), du vrac liquide (par exemple : huile de canola), de l'acier, de la paraffine ou de l'ABL, utilisé pour la fabrication de détergents à lessive, pourront être manutentionnés au futur quai. Ces marchandises seront entreposées de façon à réduire au maximum les risques de déversement accidentel dans l'eau ou de dispersion non souhaitée de particules dans l'air.

Des eaux de drainage issues des précipitations devront toutefois être acheminées vers le fleuve Saint-Laurent. Des puisards de collecte sont prévus de façon à collecter ces eaux potentiellement contaminées par des MES ou des résidus d'hydrocarbure provenant de l'équipement de manutention des marchandises. Ces puisards seront connectés sur des bassins d'accumulation qui permettront la décantation des MES et qui pourront retenir les hydrocarbures en phase flottante. Cet équipement sera nettoyé périodiquement afin qu'il conserve sa fonctionnalité et les résidus gérés vers un lieu autorisé dans la région.

Les activités de manutention des marchandises pourront émettre des émissions atmosphériques (poussières fines [PM_{2,5} notamment], NO_x, GES, CO). La machinerie devra être maintenue en bon état de fonctionnement et le port veillera à ce que le maximum d'équipement recoure à l'électricité puisqu'une alimentation sera disponible au futur quai ainsi qu'à l'aire d'entreposage prévue.

Des rejets sanitaires et des déchets solides domestiques provenant des travailleurs seront générés avec l'accroissement des activités portuaires. Les eaux usées seront gérées à même le réseau d'égouts existant, puis traitées, tandis que les déchets solides seront gérés par l'entremise du service existant au port de Bécancour.

Partie F : Résumé

Le résumé des renseignements exigés en vertu des articles 1 à 24, en langage clair, en français et en anglais.

Pour obtenir des conseils sur la façon d'écrire en langage clair, veuillez consulter le guide de rédaction disponible en ligne à l'adresse : <https://www.canada.ca/fr/secretariat-conseil-tresor/services/communications-gouvernementales/guide-redaction-contenu-canada.html>.

Références

- Agence d'évaluation environnementale du Canada (AEIC). 2025. Évaluation régionale du fleuve Saint-Laurent. Registre canadien d'évaluation d'impact. En ligne : <https://aeic-iaac.gc.ca/050/evaluations/proj/80913?culture=fr-CA> (consulté en septembre 2025).
- Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Mauricie-et-du-Centre-du-Québec (CIUSSMCO). 2021. *Wôlinak - Données*. En ligne : <https://ciusssmcq.ca/telechargement/3577/wolinak-donnees> (consulté en octobre 2025).
- Centre de simulation et d'expertise maritime (CSEM). 2025. Port de Bécancour, validation de l'étude de navigabilité de 2017, duc d'Albe et rallongement du quai B5. Septembre 2025. Version préliminaire. 26 p. et annexes.
- Environnement et Changement climatique Canada (ECCC). 2020. *Évaluation stratégique des changements climatiques*, 21 p. En ligne : https://ehq-production-canada.s3.ca-central-1.amazonaws.com/641c80d2cd599d2b573043a1207d6931982dabf3/original/1623263587/523c5c5d1d15319532f9f1b5ac49ede8_2021_Strategic_Assessment_of_Climate_Change_Report_FR.pdf?X-Amz-Algorithm=AWS4-HMAC-SHA256&X-Amz-Credential=AKIA4KKNQAKIFWFOUYFI%2F20250826%2Fca-central-1%2Fs3%2Faws4_request&X-Amz-Date=20250826T122904Z&X-Amz-Expires=300&X-Amz-SignedHeaders=host&X-Amz-Signature=6021e77e58080b62ed70b14ea7bc3b6549c8c9ff13b57fd1b7181ac90df7a75d (consulté le 25 août 2025).
- Institut de la statistique du Québec (ISQ). 2025. *Projections de population - Municipalités*. Carte interactive. En ligne : https://statistique.quebec.ca/cartovista/demographie_prj_pop_mun/index.html (consulté en octobre 2025).
- Statistique Canada. 2023. (tableau). *Profil du recensement, Recensement de la population de 2021, produit n° 98-316-X2021001 au catalogue de Statistique Canada*. Ottawa. Diffusé le 15 novembre 2023. En ligne : <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F> (consulté en octobre 2025).

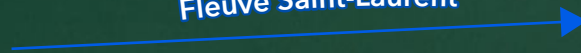
A

Annexe A

Localisation des superficies à draguer



Fleuve Saint-Laurent



Approche aux navires
Superficie: 67581 m²
Volume: 272650 m³

Quai B6
Superficie: 15 000 m²
Volume: 62220 m³

Herbier
Superficie: 65 000 m²
Volume: 38928 m³

Composantes du projet

- Approche aux navires
- Zone Herbier
- Empreinte du quai B6
- Sens d'écoulement

Sources :
BDTA, 1/250 000, MRN Québec, 2002
SDA, 1/20 000, MRNF Québec, avril 2012
Réseau routier, Adresse Québec réseau+, MERN Québec, juin 2020
World Imagery © ESRI
Données de projet (CIMA+, 2025)

Réalisé par : Loïc Fournier-Simon, M.Sc.
Vérifié par : Maxime Châteauneuf



DESCRIPTION INITIALE DE PROJET

CARTE 1 - LOCALISATION DES SUPERFICIES À DRAGUER

Projet Horizon Bécancour de la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour (SPIPB)
Construction d'un nouveau quai B6 et agrandissement du terminal à quai.

0 25 50 m
MTM, fuseau 7, NAD83 (SCRS)

Novembre 2025

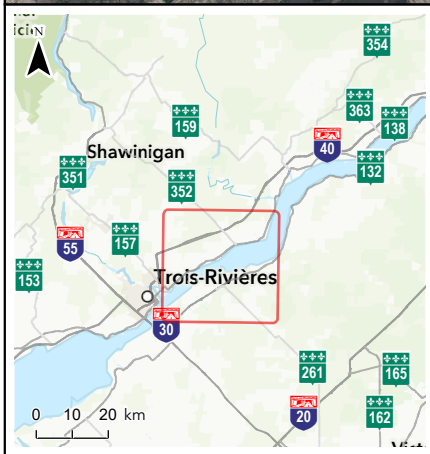
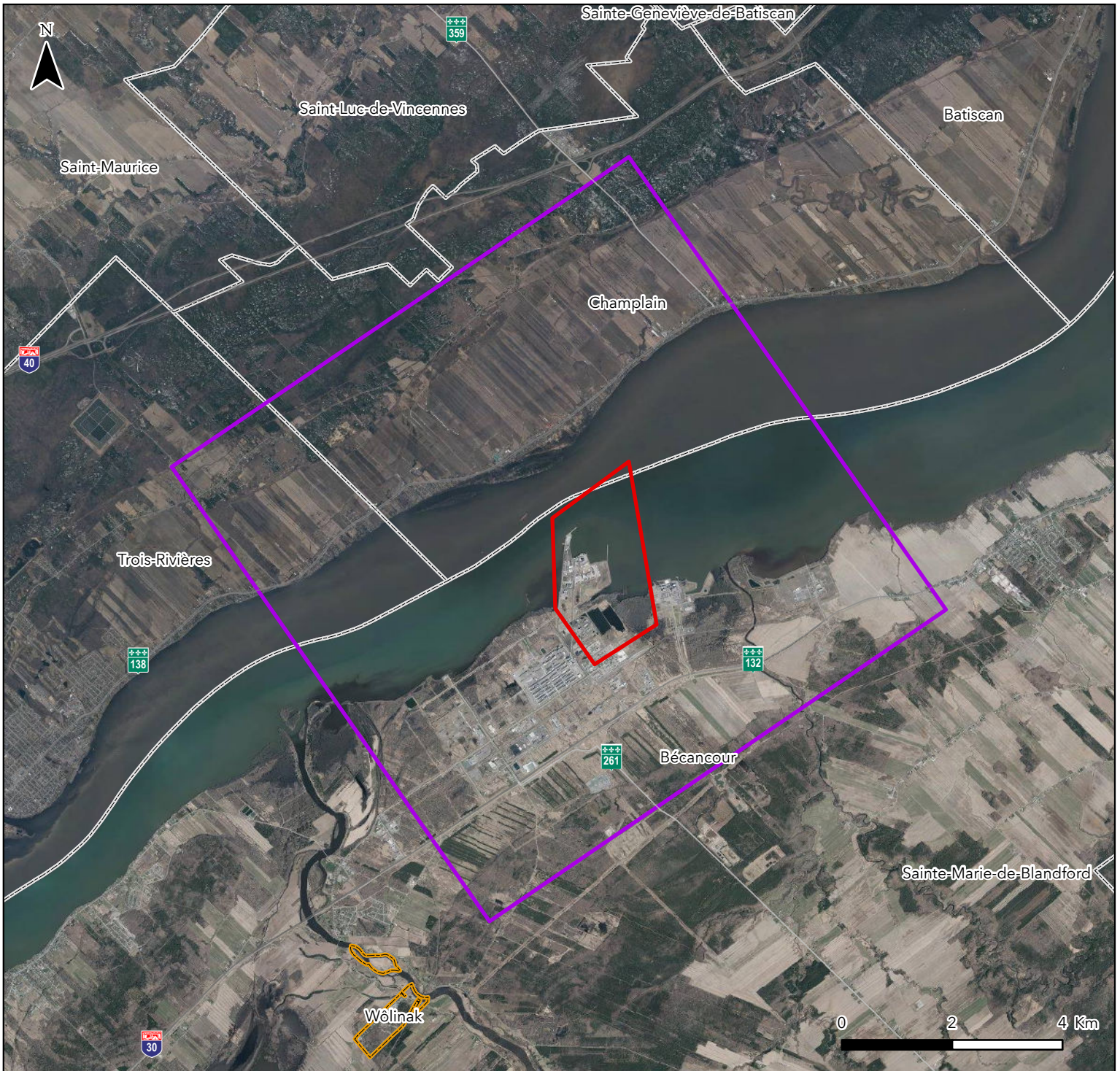
Z0022433



C:\Users\loic.fourniersimon\OneDrive - Cima+ s.e.n.c. \Documents\ENVIRONNEMENT\MILIEU\PHYSIQUES\SIG\Z0022433-CAR-Bécancour-SPIPB_LES.aprx

B

Annexe B Zones d'étude locale et élargie



Zones d'étude

- Locale
- Élargie

Limites administratives

- Municipalité
- Territoire autochtone

Sources :
BDTA, 1/250 000, MRN Québec, 2002
SDA, 1/20 000, MRNF Québec, avril 2012
Réseau routier, Adresse Québec réseau, MERN Québec, juin 2020
World Topographic Map © ESRI
Service d'imagerie © Gouvernement du Québec

**Société du parc
industriel et portuaire
de Bécancour**
Québec

DESCRIPTION INITIALE DE PROJET

Carte 2 - Zones d'étude locale et élargie

Projet Horizon Bécancour de la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour (SPIPB)
Construction d'un nouveau quai B6 et agrandissement du terminal à quai.

Z0022344

21 octobre 2025
Projection : NAD 1983 CSRS MTM 8

Préparé par : Andréane Chabot
Réalisé par : Loïc Fournier-Simon
Vérifié par : Karine Bureau

