

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

+ RÉSUMÉ DE LA DESCRIPTION INITIALE DE PROJET



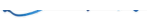
Société du parc industriel et portuaire de Bécancour

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

RÉSUMÉ DE LA DESCRIPTION INITIALE DE PROJET

<original signé par>

Préparé par :



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

<original signé par>

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

<original signé par>

Vérifié 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 00

Équipe de réalisation

Société du parc industriel et portuaire de Bécancour

Laurence Trépanier, ing., MBA	Directrice de projet
Valérie Lowndes, B. A	Chargée de projets sénior en environnement
Maude Moreau, CPI	Chargée de projets - 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	KB	2025-11-10	Version finale

Référence à citer

CIMA+, 2025. *Résumé de la 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), 21 p. + annexe.

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

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	15
Tableau 2 :	Changements possibles aux conditions sanitaires, sociales ou économiques des peuples autochtones.....	17

Liste des figures

Figure 1 :	Emplacement des infrastructures existantes et projetées.....	4
Figure 2 :	Coupe type de l'option mur combiné	7
Figure 3 :	Coupe type de l'option caissons de béton	7
Figure 4 :	Coupe type de l'option cellules de palplanches.....	7
Figure 5 :	Coupe type de l'option quai sur pieux.....	8
Figure 6 :	Coupe type de l'option quai sur pieux avec mur combiné partiel	8

Liste des annexes

Annexe A	Localisation des superficies à draguer et zones d'étude
-----------------	---

Partie A : Renseignements généraux

1. Nom du projet, type ou secteur et 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. Noms et coordonnées du promoteur et de son représentant principal

Promoteur

Nom : Société du parc industriel et portuaire de Bécancour.

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.

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 usagers du port, du public ainsi que des instances politiques des municipalités avoisinantes :

- Les usagers du port (14 entreprises en 2024);
- Les autorités locales (Municipalité de Champlain, Ville de Bécancour, Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Mauricie-et-du-Centre-du-Québec [CIUSSS MCQ]);
- Les universitaires (Université du Québec à Trois-Rivières [UQTR], Centre RIVE);
- Les groupes environnementaux et le public (rencontres de mai et octobre 2025);
- 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.

4. Mobilisation des groupes autochtones

La SPIPB a également ouvert les discussions auprès des communautés autochtones pouvant être impactées par le projet :

- Premières Nations concernées : W8banaki (Odanak, Wôlinak), Wendat, Mohawk, Atikamekw;
- Rencontres avec le bureau du Ndakina (depuis 2020) et la Nation Wendat (2025);
- Préoccupations : perte d'habitat du poisson, droit de pêche, trafic maritime, sécurité, participation aux compensations écologiques;
- Entente de services avec la Nation W8banaki présentement en négociation;
- 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 ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP). L'étude d'impact a été déposée et jugée recevable par le MELCCFP en avril 2025 et 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

Il appert qu'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 sera utilisée pour quantifier les émissions nettes de gaz à effet de serre (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 vise à stimuler le développement économique du Québec grâce à son parc industrialo-portuaire de Bécancour, un site stratégique doté d'un port en eau profonde. Le projet de construction du quai B6 et d'agrandissement des aires d'entreposage permettra de désengorger les quais existants, d'optimiser la chaîne logistique et de réduire les émissions de GES, tout en soutenant la filière batterie québécoise.

8. Dispositions applicables

Le projet de construction du quai B6 et de l'agrandissement de l'aire d'entreposage est soumis à :

- La LEI fédérale (articles 53 et suivants du *Règlement sur les activités concrètes*);
- La *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE) provinciale;
- Diverses autorisations du MELCCFP, de Pêches et Océans Canada (MPO) et de Transports Canada (TC).

Un financement fédéral de 117,8 M\$ est prévu dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux.

Le prolongement des quais 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 du quai B6 (390 m de long, environ 15 000 m²), dans le prolongement du quai B5;
- Agrandissement d'environ 65 000 m² d'aires d'entreposage (principalement en remblai sur milieu hydrique);
- Dragage d'approche d'environ 67 580 m² (272 650 m³ de sédiments).



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;
- Activités de dragage;
- Mise en place de la structure du quai B6 en utilisant des barges, selon l'option retenue;
- Dragage devant le nouveau quai B6 pour permettre aux navires d'accéder au quai à partir de la voie maritime du Saint-Laurent;
- Remplissage de la future aire d'entreposage;
- Pose de l'équipement sur le quai B6 (bollards, échelles, électricité, drainage, asphaltage, etc.).

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.

La durée prévue des travaux est de 18 mois. Les périodes de travaux en eau seront établies selon les exigences du 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 de Bécancour est d'environ 3,3 Mt annuellement. 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. Environ 34 navires supplémentaires utiliseraient alors le futur quai chaque année vers 2035.

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) : 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 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 Environnement et Changement climatique Canada (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 n'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.

1. **Mur combiné** (solution privilégiée) - Pieux-caissons et palplanches; la plus économique et la moins exigeante en dragage.

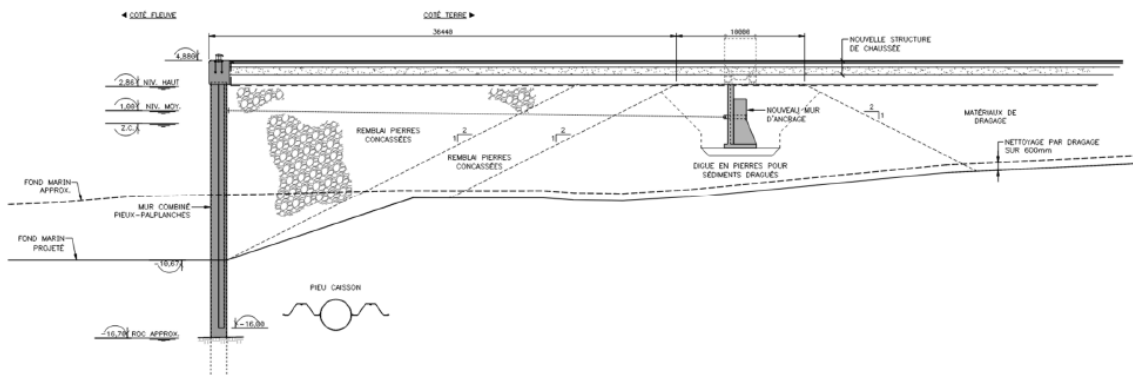


Figure 2 : Coupe type de l'option mur combiné

2. **Caissons en béton** - Structure massive, mais à fort volume de dragage.

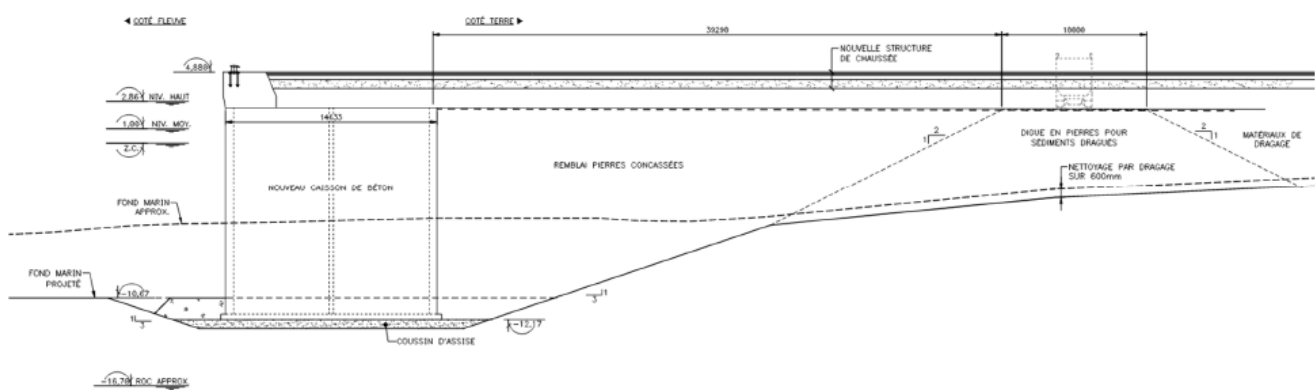


Figure 3 : Coupe type de l'option caissons de béton

3. **Cellules de palplanches** - Nécessitent un diamètre important et des ancrages complexes.

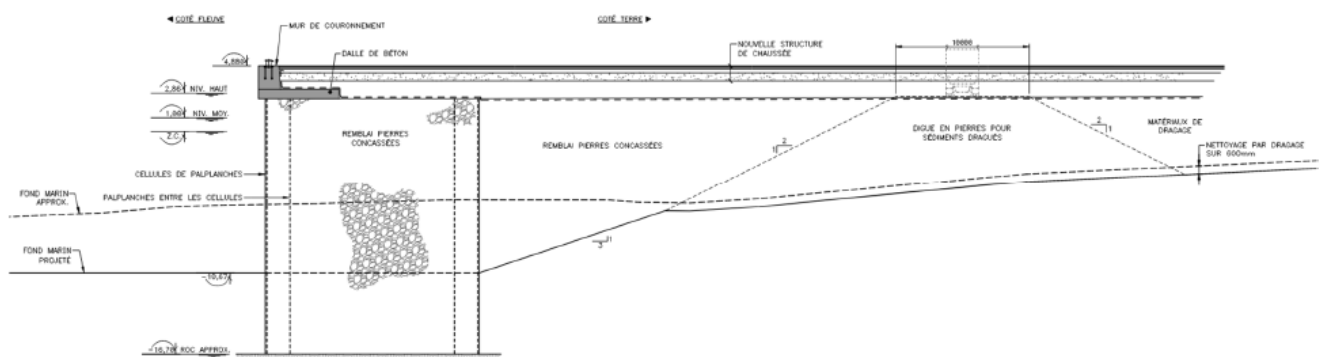


Figure 4 : Coupe type de l'option cellules de palplanches

4. Quai sur pieux - Coûteux en entretien et inspection.

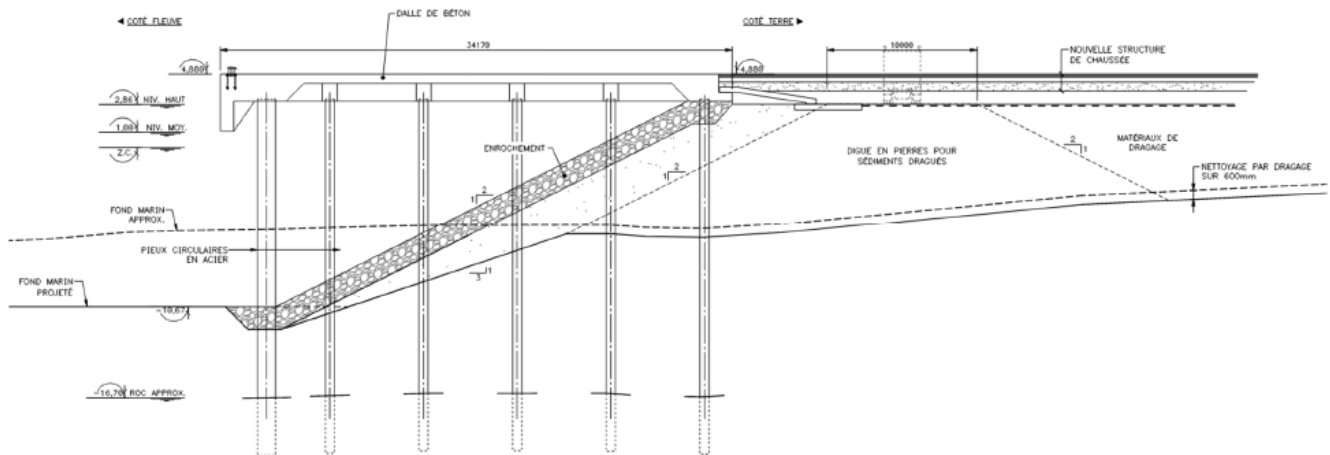


Figure 5 : Coupe type de l'option quai sur pieux

5. Quai sur pieux avec mur combiné partiel - Dragage minimal, mais entretien plus lourd.

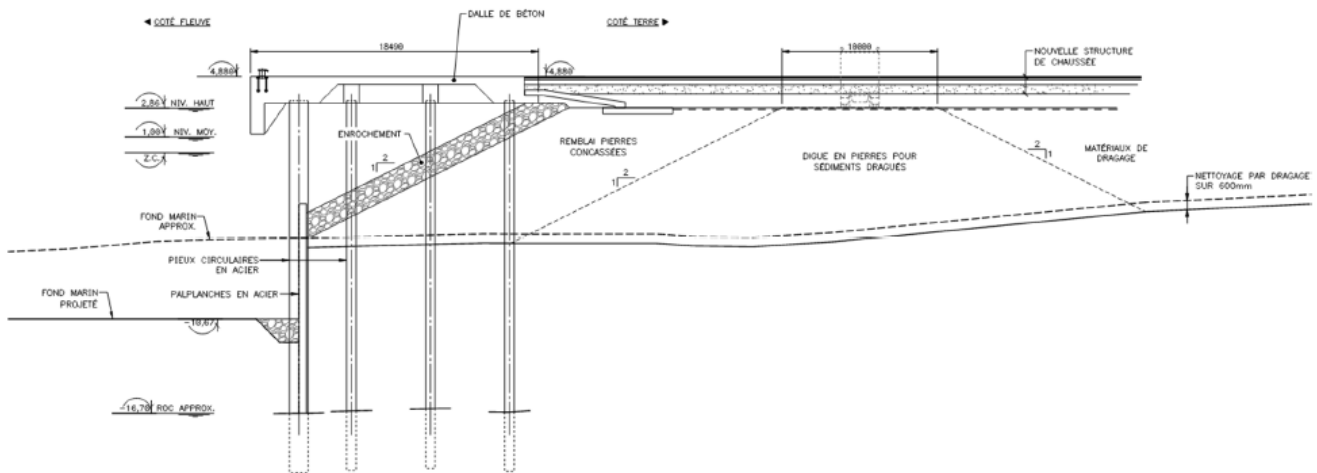


Figure 6 : Coupe type de l'option quai sur pieux avec mur combiné partiel

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

La solution du mur combiné est, à ce jour, celle qui est la plus attrayante pour ses coûts réduits, son moindre impact environnemental et sa longévité accrue.

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.

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 A illustre la localisation du projet et le milieu dans lequel il s'insère.

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.

La banquise se forme dans le secteur vers la mi-décembre, croit à partir de la rive sud du fleuve et progresse vers le chenal de navigation qui reste généralement libre pour le passage des navires commerciaux grâce à l'opération des brise-glaces de la Garde côtière canadienne.

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.

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 sont présents. Ainsi, l'habitat terrestre s'y compose de marécages arborescents.

Quelques espèces floristiques à statut sont présentes, soit l'arisème dragon (*Arisaema dracontium*, espèce visée comme préoccupante par l'annexe 3 de la LEP), la linderie estuarienne (*Lindernia dubia*), le lycope 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. 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. 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.

Faune

Différents types d'inventaire faunique ont été réalisés dans les dernières années afin de bien caractériser le milieu :

- Avifaune : 55 espèces d'oiseaux chanteurs ont été vues ou entendues. Deux espèces ont été confirmées nicheuses, soit la paruline couronnée (*Seiurus aurocapilla*) et la gélinotte huppée (*Bonasa umbellus*). Le port de Bécancour est ceinturé par trois aires de concentration d'oiseaux aquatiques (ACOA). Herpétofaune : six espèces d'anoures ont été identifiées, 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.
- Mulettes : sept mulettes vivantes ont été retrouvées durant des 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, soit l'Elliptio de l'Est (*Elliptio complanata*), la Lampsile cordiforme (*Lampsilis cardium*) et la Lampsile rayé (*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). Cette observation non confirmée ne permet pas de statuer sur la présence de l'obovarie olivâtre dans la zone d'étude. Cependant, l'aval de la zone d'étude est un habitat potentiel pour cette espèce.

- Ichtyofaune : 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 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 %).
- Espèces à statut : 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), et 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*).

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. 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.

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. En 2024, la population était estimée à 13 889 personnes.

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 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).

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

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

Le projet doit obtenir une autorisation du gouvernement du Québec selon 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 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.

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.

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'empiètement 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'ECCC 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.

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 : empiétement temporaire et permanent dans l'habitat aquatique;
- Le remplacement d'habitat;
- Le rejet d'eaux de ruissellement en provenance du nouveau quai et de l'aire d'entreposage vers le fleuve pourrait entraîner des matières en suspension (MES) ainsi que divers contaminants dans l'habitat du poisson;
- La modification ou la perturbation de l'habitat : risque de perte d'habitats de fraie du poisson;
- La mortalité de faune aquatique.

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 poisson 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		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	
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	
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;
- Colombidés ou pigeons, y compris la tourterelle et le pigeon sauvage;
- Les oiseaux insectivores migrateurs;
- Les autres oiseaux migrateurs non considérés comme gibier.

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 LCMVF et de son *Règlement sur les habitats fauniques*. Comme mentionné précédemment, des inventaires réalisés 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 remplacement d'habitat;

- La modification ou la perturbation de l'habitat;
- La mortalité.

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, réduire 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.

21. Répercussion sur les peuples autochtones

Les consultations à venir au cours des prochains mois auprès des communautés ciblées permettront de dresser une liste plus 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. 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.
- **Chose d'importance historique et archéologique :** les travaux sont prévus être réalisés dans un secteur fortement altéré par les activités portuaires 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. 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'ajout de dizaines de passages de navires aux quelques milliers circulant annuellement sur le Saint-Laurent 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.

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'effet des changements négatifs et maximiser les changements positifs. Le tableau suivant résume les changements possibles.

Tableau 2 : 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 au droit du futur quai B6 et à l'aire d'entreposage prévue.

Conditions	Phase du projet	Sources des effets	Changements potentiels
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.:

À ce stade, une estimation basée sur un projet similaire sur le Saint-Laurent est fournie. 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 est très préliminaire et l'évaluation détaillée qui sera produite pourrait donc produire des résultats différents. 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.

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.

Le principal élément à gérer en construction est constitué de sédiments excavés ou dragués :

- 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, la superficie à draguer est estimée à 65 000 m² et le volume de sédiments à retirer de 38 928 m³;
- Un dragage d'approche devra également être pratiqué 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.

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. 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 relargage 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.

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.

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. 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.

Des déversements accidentels de produits dangereux, principalement des hydrocarbures pétroliers, pourraient survenir sur le sol et dans l'eau, provenant des navires, de la manutention des marchandises au quai ou du transport routier. Ces risques seront gérés à même le plan de mesures d'urgence actuellement en place au port de Bécancour.

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'égout existant, puis traitées, tandis que les déchets solides seront gérés par l'entremise du service existant au port de Bécancour.

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> (page consultée en septembre 2025).
- Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Mauricie-et-du-Centre-du-Québec (CIUSS MCQ). 2021. *Wôlinak - Données*. En ligne : <https://ciusssmcq.ca/telechargement/3577/wolinak-donnees> (page consultée 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=AKIA4KKNOAKIFWFOUYFI%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 (page consultée 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> (page consultée en octobre 2025).

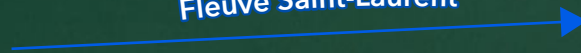
A

Annexe A

Localisation des superficies à draguer et zones d'étude



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)

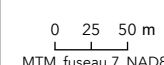
Réalisé par : Loïc Fournier-Simon, M.Sc.
 Vérifié par : Maxime Châteauneuf



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.



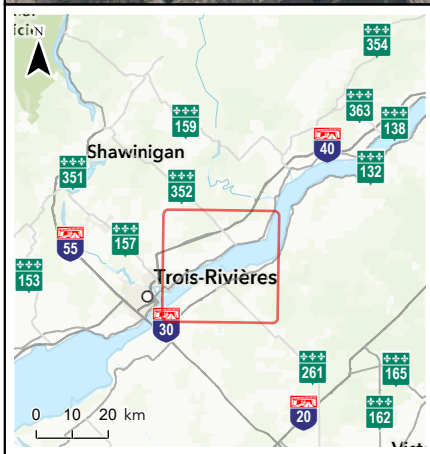
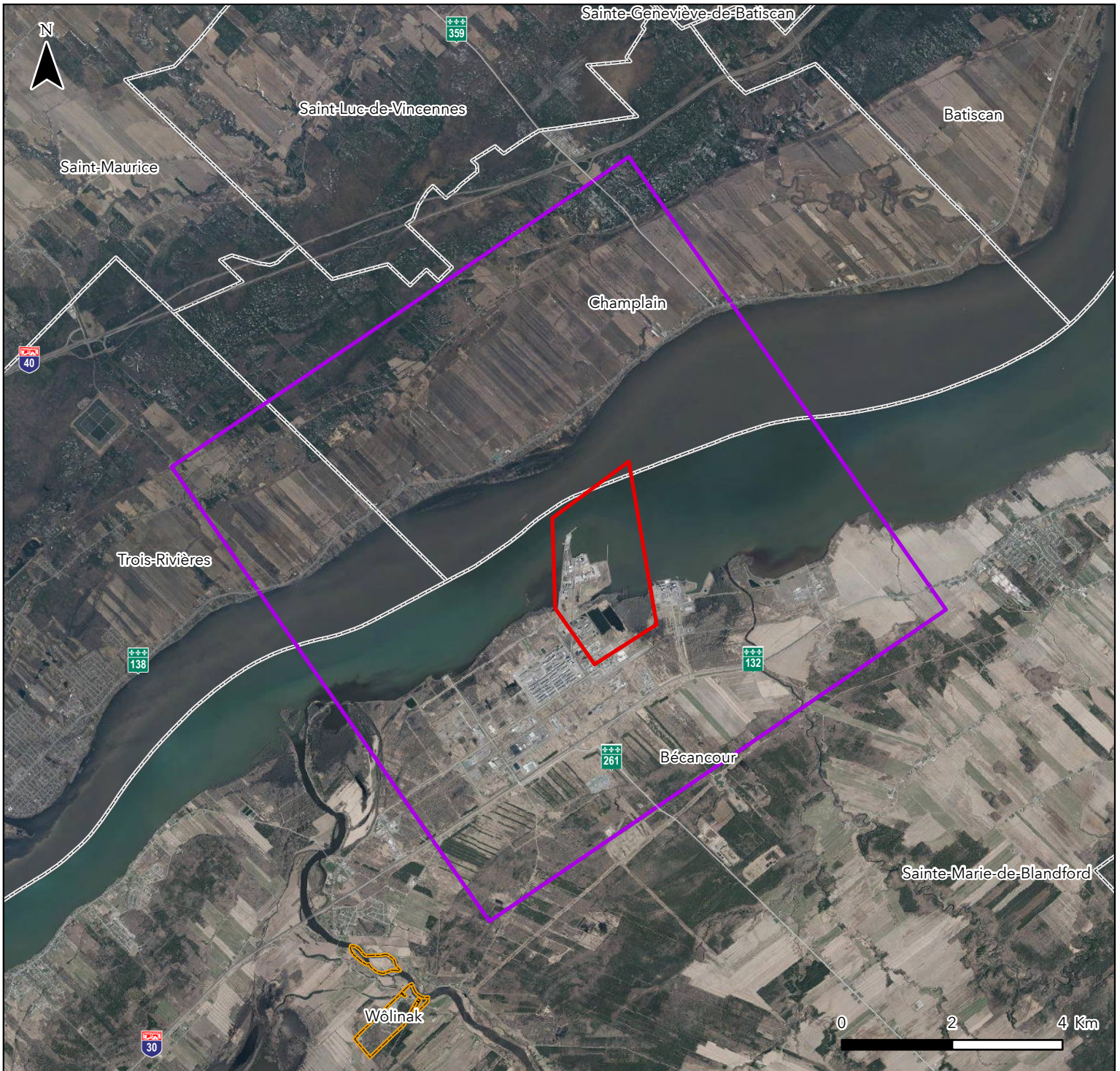
Novembre 2025



MTM, fuseau 7, NAD83 (SCRS)

Z0022433

C:\Users\loic.fourniersimon\OneDrive - Cima+ - Cima+170022433 - SPIPB - B6 - Études env. et constr. quai - ENVIRONNEMENT\MILIEU PHYSIQUE\SIG\Z0022433-CAR-Bécancour-SPIPB_LES.aprx



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

