

**Fiche d'information de l'autorité fédérale (FIAF)****La FIAF doit être soumise par courriel d'ici le 13 décembre 2025****Projet d'agrandissement du port de Bécancour – Quai B6** par la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour.

Numéro de dossier du Registre : 90011

Ministère ou organisme	Transports Canada
Contact principal	Catherine Blanchet
Adresse complète	700, Place Leigh-Capreol Dorval, QC H4Y 1G7
Adresse courriel	<a href="mailto:Catherine.Blanchet@tc.gc.ca">Catherine.Blanchet@tc.gc.ca</a>
Téléphone	514-239-4816
Autre contact	Rosemarie Lavoie <a href="mailto:rosemarie.lavoie@tc.gc.ca">rosemarie.lavoie@tc.gc.ca</a>

1. Votre ministère ou organisme exercera-t-il une **attribution**, ou fournira-t-il une **aide financière** en rapport avec le projet pour permettre sa réalisation en tout ou en partie?

**Oui**

Dans l'affirmative,

- a) précisez de quelle attribution ou aide financière il s'agit, et la probabilité que celle-ci soit nécessaire à la réalisation du projet, sur la base de la Description initiale du projet, en indiquant si elle est requise, potentielle, probable, improbable ou non requise;

**Réponse :****-Approbation(s) probable(s) en vertu de la Loi sur les eaux navigables canadiennes (LENC)****-Entente de financement dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux (FNCC)**

- b) décrivez toute consultation autochtone ou du public associée à l'exercice de cette attribution, y compris les échéanciers;

**Réponse : Advenant qu'une approbation en vertu de la LENC soit requise, des consultations autochtones pourraient être nécessaires en phase réglementaire. Ces démarches de consultation pourraient être menées conjointement si d'autres ministères ont des attributions à émettre dans le cadre de ce projet. De plus, une consultation publique est requise en vertu de l'émission d'une approbation (30 jours) ainsi que différentes consultations visées seront requises.**

**De plus, en raison de l'entente de financement, TC doit s'acquitter de son obligation de consulter. Une clause de l'entente de financement indique que le promoteur doit collaborer à la démarche de consultation, le tout, à la satisfaction du Canada. Aucun échéancier n'est spécifié en lien avec les consultations autochtones.**

- c) décrivez toute exigence en matière d'informations associée à l'exercice de cette attribution (p. ex., évaluation des moyens alternatifs, compensation des habitats) et précisez lesquelles peuvent être coordonnées avec le processus d'évaluation d'impact, si un tel processus est requis;

**Réponse : Une demande d'approbation est requise sur le site de soumission externe du Programme de protection de la navigation (PPN) de Transports Canada. Cette demande doit être accompagné d'un échéancier, d'une description des ouvrages impliqués, de la méthode de construction et des plans complets (vue de profil et vue en plan) des ouvrages, une description des impacts à la navigation anticipés et autres informations essentiels à l'analyse de l'agent du PPN.**

- d) indiquez toute orientation ou enjeu propre au projet dont le promoteur devrait être informé, ou toute information devrait fournir;

**Réponse : Tel que mentionné, toute demande au PPN doit être accompagnée d'une description des ouvrages impliqués, de la méthode de construction et des plans complets (vue de profil et vue en plan) des ouvrages, une description des impacts à la navigation anticipés.**

- e) indiquez si votre ministère ou organisme a identifié des attributions qu'il n'exercera pas ou qu'il pourrait ne pas être en mesure d'exercer pour permettre la réalisation du projet, en tout ou en partie.

**Réponse : Le financement est conditionnel aux délais prescrits dans l'entente de financement.**

2. **En utilisant le tableau 1**, indiquez les **enjeux clés** propres au projet et au contexte, en vous basant sur l'expertise relevant de votre mandat<sup>1</sup> et des informations en votre possession, y compris la Description initiale du projet, tout échange avec le promoteur ou d'autres parties en rapport avec le projet et les moyens connus qui pourraient traiter les effets du projet. Pour chaque enjeu clé :

- a) précisez l'enjeu clé (p. ex., espèces et lieu particuliers)
- b) précisez la composante ou l'activité du projet liée à l'enjeu clé;
- c) expliquez pourquoi il s'agit d'un enjeu clé en vous basant sur :
  - i. la ou les séquences des effets biophysiques d'une composante ou d'une activité spécifique du projet;
  - ii. les préoccupations propres au projet ou une priorité relevant de votre mandat;
  - iii. l'importance de l'enjeu<sup>2</sup> pour la prise de décision en vertu de la *Loi sur l'évaluation d'impact*;
- d) déterminez comment l'enjeu pourrait être résolu, y compris grâce à d'autres moyens qu'une évaluation d'impact;
- e) indiquez quels renseignements supplémentaires le promoteur pourrait fournir, y compris pour donner confiance sur la façon dont l'enjeu pourrait être résolu grâce à d'autres moyens.

Catherine Blanchet

Nom et titre du répondant du ministère ou de l'organisme

Conseillère régionale en environnement, Transports Canada  
Date

<sup>1</sup> Consultez les [Protocoles d'ententes avec l'AEIC](#).

<sup>2</sup> Un enjeu est important pour la prise de décision si son analyse est susceptible d'influencer les conclusions sur 1) la question de savoir si les effets négatifs relevant d'un domaine de compétence fédérale ou les effets négatifs directs et accessoires (collectivement appelés, les effets fédéraux négatifs) sont possiblement non importants, ou d'une importance faible, moyenne ou élevée; 2) les mesures d'atténuation appropriées pour les effets fédéraux négatifs importants; ou 3) la justification dans l'intérêt du public.

**Tableau 1 : Enjeux clés pour orienter le processus d'évaluation d'impact**

Ce tableau doit mettre en évidence les enjeux clés qui doivent être considérées dans le processus d'évaluation d'impact, notamment la nécessité de réaliser une telle évaluation et, dans l'affirmative, la portée de celle-ci et l'adaptation subséquente des Lignes directrices individualisées relatives à l'étude d'impact.

Les enjeux clés sont les préoccupations majeures directement liées à une composante ou à une activité du projet, dont l'analyse est censée être déterminante pour la prise de décision en vertu de la *Loi sur l'évaluation d'impact*.

Les conseils des autorités fédérales devraient être guidés par la détection et la résolution des enjeux clés. Si une évaluation d'impact est nécessaire, elle devra être axée sur les enjeux clés.

Identification du commentaire	a) Enjeux clés	b) Composante ou activité du projet	c) i) Séquences des effets biophysiques	c) ii) Préoccupations propres au projet ou priorité relevant de votre mandat	c) iii) Éléments importants pour la prise de décision au niveau fédéral	d) Moyens pour la résolution des enjeux	e) Renseignements complémentaires à fournir par le promoteur
<p>Identifiez les commentaires par organisation et par numéro de commentaire.</p> <p>par exemple : AEIC-01</p>	<p>Précisez la nature de l'enjeu clé (p. ex., espèces et lieu particuliers).</p>	<p>Indiquez la composante ou l'activité du projet liée à l'enjeu clé.</p> <p>Précisez la nature, l'ampleur, la nouveauté et la complexité de la composante ou de l'activité.</p>	<p>Indiquez la séquence des effets biophysiques entre la composante ou l'activité du projet et le récepteur environnemental ou humain touché (y compris les populations autochtones).</p>	<p>Décrivez pourquoi il s'agit d'un enjeu clé relevant du mandat de votre ministère ou organisme, y compris sur le plan des priorités du gouvernement fédéral et en ce qui concerne la probabilité, la gravité ou l'incertitude des effets anticipés.</p> <p>Déterminez si l'enjeu clé est courant pour les projets de cette nature ou dans ce secteur, ou s'il est propre à ce projet en raison de sa complexité, de sa taille ou de sa nouveauté, d'un milieu récepteur sensible ou rare, ou de la proximité de récepteurs environnementaux ou humains sensibles (y compris les populations autochtones).</p>	<p>Décrivez pourquoi l'enjeu clé est important pour la prise de décision en tant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>qu'effet négatif relevant d'un domaine de compétence fédérale, ou qu'effet négatif direct ou accessoire, qui peut être important en fonction des preuves disponibles, notamment : <ul style="list-style-type: none"> <li>les connaissances et l'expérience des experts fédéraux acquises lors d'évaluations de projets antérieurs;</li> <li>la présence d'espèces, d'habitats ou de récepteurs humains sensibles (y compris les populations autochtones);</li> <li>des activités, des composantes ou des technologies nouvelles ou complexes liées au projet;</li> <li>de grandes incertitudes quant aux effets ou à l'efficacité des mesures d'atténuation;</li> <li>des mesures d'atténuation inconnues ou non prouvées;</li> </ul> </li> <li>qu'un facteur de justification de l'intérêt public qui devrait être important pour la prise de décision, comme un effet positif probable contribuant à la durabilité, aux obligations environnementales du Canada ou à ses engagements en matière de changement climatique, ou appuyant les priorités gouvernementales, comme la réconciliation avec les peuples autochtones.</li> </ul>	<p>Décrivez comment l'enjeu clé pourrait être résolu ou traité grâce à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>tout moyen, y compris les attributions, les cadres, les politiques ou les orientations dont dispose votre ministère ou organisme;</li> <li>tout moyen, y compris les attributions, les cadres, les politiques ou les orientations dont dispose une autre instance, y compris la province;</li> <li>des mesures d'atténuation communes, éprouvées, bien comprises ou normalisées pour atténuer les effets ou les séquences des effets;</li> <li>les engagements pris par le promoteur (p. ex., dans la Description initiale du projet).</li> </ul>	<p>Décrivez les informations que le promoteur peut fournir, ou les engagements qu'il peut prendre, dans sa réponse au Sommaire des questions, qui permettraient de s'assurer que l'enjeu peut être résolu par les moyens existants.</p> <p>Déterminez si des informations, des études, des analyses ou un travail de collaboration avec d'autres autorités seraient nécessaires pour traiter l'enjeu au-delà des moyens existants.</p>
TC-PPN-01	<p>Le port de Bécancour est déjà grandement actif pour la navigation commerciale et récréative. Toute perturbation de la navigation requiert un balisage et avis aux navigateurs afin d'en minimiser les impacts. Les nouveaux ouvrages proposés auront un impact sur la navigation et devront faire l'objet d'une analyse</p>	<p>Le projet proposé consiste en: — la construction d'une extension au poste à quai dans le secteur commercial ; — l'aménagement d'une aire d'entreposage additionnelle ; — un dragage de capitalisation pour assurer des</p>	<p>Tout impact à la navigation pourrait entraîner des effets préjudiciables sur l'accès à la pratique de droits autochtones, notamment aux activités de pêche.</p> <p>L'augmentation du trafic maritime pourrait également avoir des</p>	<p>La construction d'une extension au quai B6. Enjeux de manœuvrabilité, dragage et circulation à l'intérieur du havre durant les travaux et une fois les travaux terminés.</p>	<p>Assurer la sécurité de la navigation.</p>	<p>Le PPN utilisera les consultations publiques et ciblées afin de connaître les préoccupations des principaux utilisateurs du havre et des enjeux. Le PPN utilise des outils d'analyse pour la navigation et pour la manœuvrabilité dans le havre et à l'extérieur et des matrices de risques pour en analyser les impacts potentiels. Principalement pour la circulation et la navigation commerciale, le PPN utilise des consultations avec les aides à la</p>	

	approfondie entre autres concernant les impacts cumulatifs, la sécurité de la navigation, les considérations clés, etc.	manœuvres sécuritaires dans le havre ;	impacts sur l'accès à la navigation pour la pratique de droits autochtones dans le secteur à l'étude.			navigation de la Garde côtière canadienne afin de développer le maintien d'une navigation sécuritaire à l'approche et à l'intérieur du havre.	
TC-SSM - 01	Sécurité de la navigation	Accès aux installations sécuritaires pour les navires visés	Risques d'accidents et défaillances / Échouements	Selon la LMMC de 2001 (Loi sur marine marchande du Canada de 2001), Il est interdit de prendre toute mesure qui pourrait compromettre la sécurité du bâtiment ou des personnes à son bord. Cette disposition légale s'applique en tout et en tout lieu et à tous les projets de cette nature	Assurer la sécurité de la navigation	Application des outils législatifs, des normes et des conventions en vigueur.	Le promoteur devrait un programme de sondage (surveillance de la bathymétrie) de ses installations durant la phase d'exploitation à des fins de sécurité de la navigation : la fréquence et le degré d'ensablement du chenal entre les dragages d'entretien et l'identification de tous les secteurs de profondeur critique Évaluer la nécessité d'un besoin de balisage et d'aides à la navigation portuaire. Fournir le rapport du centre de simulation et d'expertise maritime. Évaluer la nécessité la nécessité du remorquage portuaire / Mouillage d'urgence
TC-SSM-02	Sécurité des navires	Amarrage, accostage et appareillage sécuritaires. Navires à quai Accidents et défaillance	Risque d'accidents et défaillances	Selon la LMMC de 2001 (Loi sur la marine marchande du Canada de 2001), il est interdit de prendre toute mesure qui pourrait compromettre la sécurité du bâtiment ou des personnes à son bord. Cette disposition légale s'applique en tout et en tout lieu et à tous les projets de cette nature.	Protection de l'environnement	Application des outils législatifs, des normes et des conventions en vigueur.	Fournir les renseignements généraux sur les navires appelés à utiliser les installations (Dimensions maximales : longueur, largeur et tirant d'eau, dégagement sous-quille) Documenter les plans d'amarrage. Évaluer les limites météorologiques sur les arrivées, appareillage des navires et sur les opérations de manutention de la cargaison. Évaluer la nécessité de déglacage des installations.
TC-SSM-03	Prévention de la pollution	Navires à Quai.	Risques d'accidents et de défaillances	LMMC de 2001 (Loi sur marine marchande du	Protection de l'environnement	Application des outils législatifs, des normes et des conventions en vigueur.	Opérations du terminal.

		Opérations de manutention et de stockage des cargaisons sécuritaires.		Canada de 2001) : Prévention de la pollution. Cette disposition légale s'applique en tout et en tout lieu et à tous les projets de cette nature			Documenter la nature des cargaisons à manutentionner (Est-ce que cela pourrait inclure les hydrocarbures en vrac liquide, les marchandises dangereuses, les marchandises en vrac solides, les substances dangereuses et nocives? Cargaisons exclues?). Cargaisons stockées sur les quais. Oléoduc au niveau du nouveau quai B6? Moyens de manutention sur le quai. Opérations d'avitaillement des navires. Analyse des risques avec ou sans navire à quai. Plan d'urgence. Préparation et intervention en cas de déversements.
TC-SSM – 04	Santé et sécurité au travail (Recommandations)		Prévention des Risques d'accidents, Intervention		Assurer la sécurité de la navigation		Recommandations : Moyens de sauvetage sur les quais : Échelles et bouées de sauvetage (à tous les 50 mètres et non à toutes les 60 mètres) <sup>3</sup> , bornes d'incendie sur le quai, raccord de jonction international, pente/inclinaison du quai, accès sécuritaire aux navires
TS-SF-01	Transport des marchandises dangereuses et sécurité ferroviaire	Hausse du trafic ferroviaire	Risques d'accidents, défaillance, déraillement	Dans les dernières années, la communauté de Wôlinak et W8banaki ont sollicité TC au sujet d'enjeux liés à : <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'état des piliers du pont ferroviaire;</li> <li>• La vitesse des trains qui semblent dépasser les</li> </ul>	Réconciliation autochtone	TC n'implique pas ses spécialistes en ferroviaire, mais ceux-ci pourraient se rendre disponibles au besoin.	

<sup>3</sup> [https://www.ilo.org/sites/default/files/wcmsp5/groups/public/@ed\\_dialogue/@sector/documents/normativeinstrument/wcms\\_546258.pdf](https://www.ilo.org/sites/default/files/wcmsp5/groups/public/@ed_dialogue/@sector/documents/normativeinstrument/wcms_546258.pdf)

				<p>limites à certains endroits;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La nature des marchandises dangereuses qui traversent la communauté;</li> <li>• La filière de batterie qui va être mise sur pied et qui va augmenter la quantité de marchandises dangereuses transportées;</li> <li>• L'utilisation des herbicides par le CN qui pourraient mettre en péril la faune et la flore de Wôlinak;</li> <li>• Les difficultés de communication avec la compagnie ferroviaire.</li> </ul> <p>Le développement industriel de Bécancour a déjà été nommé par W8banaki comme étant préoccupant et que tout développement supplémentaire augmente les préoccupations, notamment en lien avec le transport des marchandises dangereuses et la sécurité ferroviaire.</p>			
--	--	--	--	--	--	--	--

*Veillez insérer des lignes supplémentaires au besoin.*