

**AVIS DE PROJET**

**AGRANDISSEMENT ET ENTRETIEN DES  
INFRASTRUCTURES PORTUAIRES**

**PRÉSENTÉ PAR :**

**SOCIÉTÉ DU PARC INDUSTRIEL ET PORTUAIRE DE BÉCANCOUR**

**Préparé par :** Mme Karine Richard, B.Sc.

**Vérifié par :** M. Daniel Bibeau, ing.

**Date :** 20 mai 2020

*Société du parc  
industriel et portuaire  
de Bécancour*

**Québec** 

## TABLE DES MATIÈRES

1	IDENTIFICATION ET COORDONNÉES DU DEMANDEUR.....	1
1.1	Identification de l'initiateur de projet .....	1
1.2	Numéro de l'entreprise .....	1
2	LOCALISATION DU PROJET ET SON CALENDRIER DE RÉALISATION .....	1
2.1	Identification et localisation du projet et de ses activités .....	1
2.2	Description du site visé par le projet.....	1
2.3	Calendrier de réalisation.....	3
2.4	Plan de localisation.....	4
3	PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET.....	5
3.1	Titre du projet .....	5
3.2	Article d'assujettissement du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets .....	5
3.3	Description sommaire du projet et des variantes de réalisation .....	5
3.4	Objectifs et justification du projet.....	7
4	ACTIVITÉS D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DU PUBLIC .....	
	ET DES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES.....	9
4.1	Activités d'information et de consultation réalisées .....	9
4.2	Activités d'information et de consultations envisagées au cours de la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement .....	10
5	DESCRIPTION DES PRINCIPAUX ENJEUX ET IMPACTS .....	
	ANTICIPÉS DU PROJET SUR LE MILIEU RÉCEPTEUR .....	10
5.1	Description des principaux enjeux du projet.....	10
5.2	Description des principaux impacts anticipés du projet sur le milieu récepteur .....	11
6	ÉMISSION DE GAZ À EFFET DE SERRE.....	12
7	AUTRES RENSEIGNEMENTS PERTINENTS.....	12
8	DÉCLARATION ET SIGNATURE .....	12
	RÉFÉRENCES.....	13

## **1 IDENTIFICATION ET COORDONNÉES DU DEMANDEUR**

### **1.1 Identification de l'initiateur de projet**

- Nom : Société du parc industriel et portuaire de Bécancour
- Adresse civique : 1000, boulevard Arthur-Sicard, Bécancour, Québec, G9H 2Z8
- Nom et fonction du ou des signataires autorisés à présenter la demande : Daniel Bibeau  
Dir. projets, infrastructures et environnement
- Numéro de téléphone : 819-294-6656
- Courriel électronique : [dbibeau@spipb.com](mailto:dbibeau@spipb.com)

### **1.2 Numéro de l'entreprise**

- Numéro de l'entreprise du Québec (NEQ) : 8829087319

## **2 LOCALISATION DU PROJET ET SON CALENDRIER DE RÉALISATION**

### **2.1 Identification et localisation du projet et de ses activités**

- Nom de la municipalité où est situé le projet : Bécancour
- Nom de la municipalité régionale de comté (MRC) où est situé le projet : MRC de Bécancour
- Affectation territoriale indiquée dans le schéma d'aménagement de la MRC : Industrielle lourde
- Coordonnées géographiques en degrés décimaux du point central du projet :
  - Latitude : 46,403457
  - Longitude : -72,374233

### **2.2 Description du site visé par le projet**

#### Milieu physique

Le projet sera situé dans et en berge de l'estuaire fluvial sur la rive sud du Saint-Laurent dans le territoire d'activités de la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour (SPIPB). Ce territoire est localisé dans le bassin versant du secteur fleuve de la zone Bécancour ayant 1250 km<sup>2</sup> de superficie et regroupant 8 bassins versants qui étaient, avant 2009, considérés comme étant orphelins. Les principaux cours d'eau à proximité du projet, mis à part le fleuve Saint-Laurent, sont les rivières Gentilly (env. 2,5 km), Bécancour (env. 6 km) et Champlain sur la rive nord (env. 8,75 km). Les installations portuaires sont situées en eau douce et sont accessibles à l'année. Un effet de marée est présent au port de Bécancour. Il est de type mixte et semi-diurne. Il présente donc deux oscillations complètes par jour,

avec une amplitude moyenne de 0,8 m. La darse du port est caractérisée par un faible courant de rotation dans le sens horaire occasionnant la sédimentation des particules en suspension transportées par le fleuve. Un épi rocheux a été construit en 1983 à l'extrémité sud-est, ce qui a permis de réduire l'ensablement de près de 60 %. Malgré cela, afin d'être maintenue à une profondeur de 10,67 m, des travaux de dragage d'entretien sont nécessaires. Une zone d'accumulation de sédiments se retrouve entre la limite de dragage de 1995 et la limite Est originale de la darse atteignant des profondeurs variant entre 4,5 m et 10 m (Annexe 1).

De l'embouchure de la rivière Bécancour jusqu'à l'amont du port, les sédiments sont composés de sable limoneux. À partir du port jusqu'aux battures de Gentilly, le substrat est principalement du limon argileux. En 2018, comme exigée à la condition 2 du décret 614-2010 émis par le Ministère de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques (MELCC) à la SPIPB, une caractérisation des sédiments de la darse a été réalisée. De celle-ci est ressortie que la contamination des sédiments se situe à des niveaux moindres ou similaires à ceux mesurés depuis près de 30 ans dans le déblai de dragage (WSP, 2018b).

### Milieu biologique

Le Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) a caractérisé la faune ichthyenne au port de Bécancour en 2017. L'ensemble du secteur du projet est considéré comme un milieu lentique, dominé par des sédiments fins. La zone peu profonde (<2,5m) se différencie par la présence de végétation aquatique submergée en faisant un habitat de croissance de jeunes poissons de l'année pour des espèces telles que la perchaude, le grand brochet et le crapet-soleil. La végétation devient plus éparse en zone de transition et talus (profondeur de 2 à 8 m) laissant la place à une communauté de poisson composée d'espèces associées au littoral et aux zones 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 (MFFP, 2018).

Une aire de concentration d'oiseaux aquatiques est située à proximité du projet.

### Milieu humain

Le projet est situé sur le territoire d'activités de la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour dans la région administrative du Centre-du-Québec, dans la MRC de Bécancour dans la ville du même nom. Le territoire de la SPIPB s'étend sur près de 7000 hectares 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. Actuellement, il compte 5 postes d'amarrage et une rampe roulante. Selon le schéma d'aménagement de la MRC de Bécancour, son affectation est industrielle lourde (Annexe 3).

Les installations portuaires de Bécancour offrent l'accessibilité aux services suivants;

- Un terminal de vrac liquide situé à moins d'un kilomètre des installations portuaires et relié au quai B-1 par un réseau de supports à tuyaux permettant le transfert de produits liquides directement des navires aux réservoirs;
- Une voie ferrée reliant les installations portuaires au réseau ferroviaire du CN;
- Un espace de 17 hectares pour la manutention et l'entreposage des marchandises;
- Deux portiques de déchargement pneumatique appartenant à l'Aluminerie de Bécancour inc.;
- Une guérite pour contrôler l'accès au port et une balance pour la pesée des marchandises manutentionnées.

Considérant la désignation industrielle du territoire de la SPIPB sur le schéma d'aménagement de la MRC, 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 fonction et est actuellement en déclassement. La grande majorité des terrains avoisinant le territoire de la SPIPB sont zonés agricoles.

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. En 2016, Statistique Canada évaluait la population de la ville de Bécancour à 13 031 habitants et à 1 673 pour Gentilly. La communauté abénakise de Wôlinak est également présente, son territoire se situant à environ 9 km du projet. Les résidences les plus près du site sont situées à l'île Valdor, soit à approximativement 1 km sur la rive nord, dans la municipalité de Champlain. Sur la même rive du projet, les plus proches habitations sont à une distance d'environ 3 km le long de la route 132, à Bécancour.

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

## **2.3 Calendrier de réalisation**

Le programme décennal de dragage vise une période de 10 ans, soit de 2021 à 2031, au cours de laquelle des dragages sont prévus chaque année, si nécessaire.

- Dépôt de l'avis de projet : Mai 2020
- Appel d'offres services professionnels : Juin 2020
- Dépôt de l'étude d'impact sur l'environnement : Décembre 2020
- Obtention du décret : Décembre 2021
- Appel d'offres construction : Février 2022
- Obtention du certificat d'autorisation : Mai 2022
- Début du dragage et construction : Septembre 2022

## 2.4 Plan de localisation

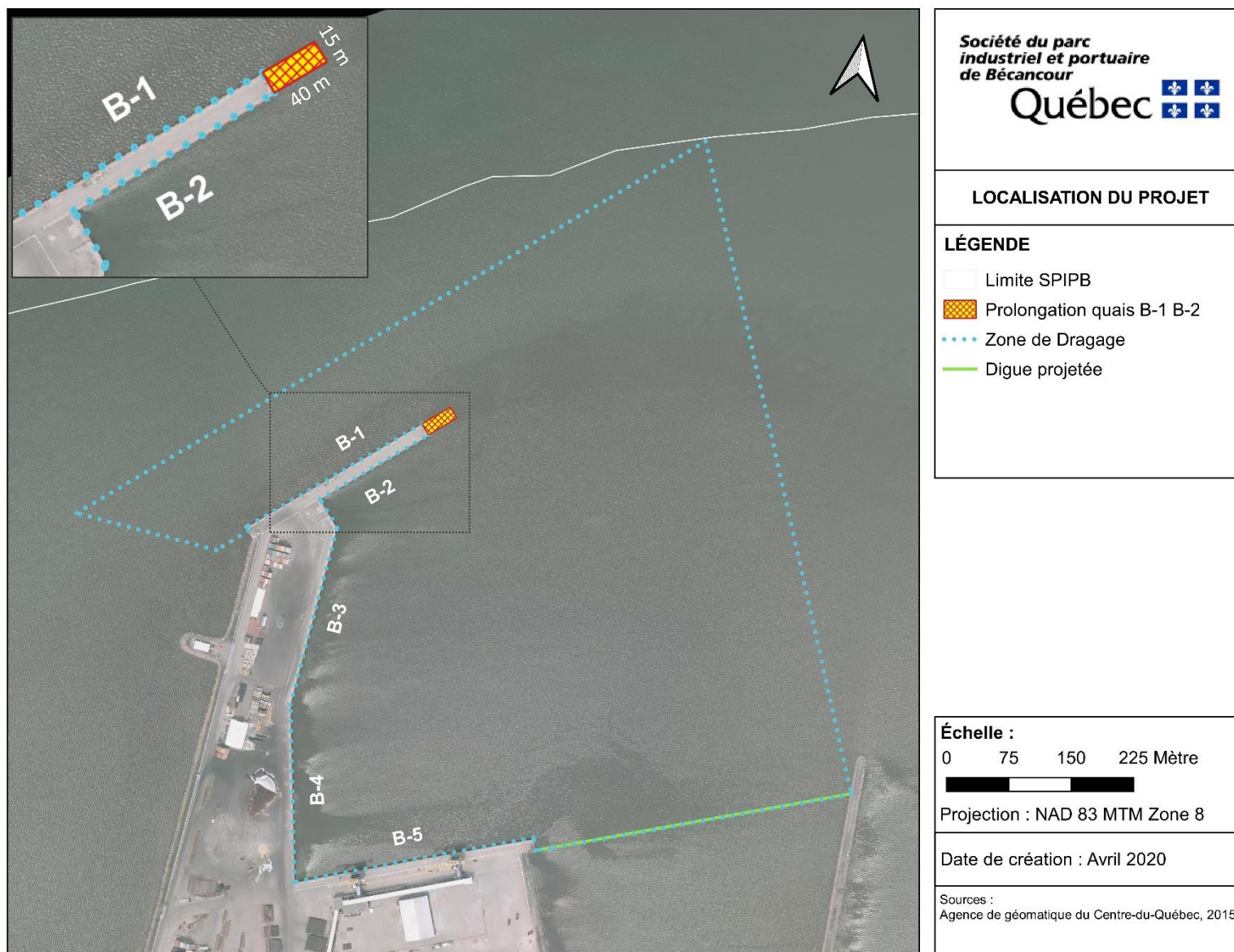


Figure 1 : Localisation du projet

### **3 PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET**

#### **3.1 Titre du projet**

Agrandissement et entretien des installations portuaires sur le territoire de la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour.

#### **3.2 Article d'assujettissement du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets**

Le projet comprend : « des travaux de dragage d'entretien à des fins de navigation réalisés dans le fleuve sur une superficie cumulative qui dépasse le seuil d'assujettissement de 25 000 m<sup>2</sup> » ainsi que « la construction ou l'agrandissement d'un port ou d'un terminal portuaire ».

#### **3.3 Description sommaire du projet et des variantes de réalisation**

Le projet en trois phases constitue, de prime abord, à la prolongation des quais B-1 et B-2 de 40 mètres en caisson de béton. Le caisson de béton comportant 26 cellules remplies de tout venant de carrière serait construit et coulé sur place sur un chantier en bordure du fleuve Saint-Laurent. Il serait ensuite flotté jusqu'à sa destination finale à l'aide d'un navire-remorqueur. Le caisson serait par la suite ballasté et descendu à sa position finale. Finalement, des murs de couronnements seraient coulés sur trois des quatre faces du nouveau caisson. Des modifications seraient apportées au mur de couronnement à l'extrémité du quai existant afin d'uniformiser le dessus du quai. Une infrastructure granulaire couronnerait le tout et une dalle sur sol ou de l'asphalte serait ensuite mise en place.

Le fond marin serait excavé sur une profondeur similaire au quai existant et un coussin en empierrement serait mis en place pour recevoir le nouveau caisson. Une transition dans l'excavation à l'extrémité du quai existant afin de ne pas déchausser le caisson existant serait prévue (Génie +, 2020).





Figure 2 : Prolongement approximatif projeté (15 m X 40 m).

#### Programme décennal de dragage

Également dans l'objectif de maintenir ses installations portuaires sécuritaires, la SPIPB désire mettre en place un nouveau programme décennal de dragage, afin de permettre un dragage d'entretien d'environ 10 000 m<sup>3</sup> par année sur une superficie totale à draguer d'environ 430 000 m<sup>2</sup> (Annexe 2). Des décrets autorisant la SPIPB à réaliser les travaux de dragage d'entretien furent émis à cet effet pour les périodes de 1999 à 2008 et 2009 à 2020. Pendant ces deux périodes, les déblais de dragage ont été déposés en milieu terrestre sur des sites de dépôt construits spécialement à cette intention.

Actuellement, lors de ses activités de dragage d'entretien, la SPIPB a recours à un dragage mécanique réalisé à l'aide d'une drague à benne preneuse.

#### Construction d'une nouvelle cellule de confinement des sédiments de dragage en berge

Finalement, une cellule permettant le confinement en berge des sédiments sera construite. Comme indiqué dans l'analyse comparative des modes de gestion des sédiments effectuée par WSP en 2018, le confinement en berge impliquerait la construction d'une digue sur une longueur de plus de 355 m entre l'extrémité de l'actuel quai B-5 et l'épi rocheux délimitant l'est de la darse, afin d'isoler le milieu aquatique (darse) des matériaux dragués (figure 3). En prenant comme hypothèse une profondeur moyenne de 2 m dans ce secteur, le volume total qui serait disponible pour le dépôt des déblais de dragage est de 134 000 m<sup>3</sup>, ce qui serait suffisant pour couvrir des besoins de dragage annuel pour une longue période



(environ 36 000 m<sup>3</sup> dragués durant les 10 derniers ans). L'objectif du confinement en berge est d'empêcher la migration des sédiments vers d'autres sites et d'éliminer complètement les contacts directs avec le milieu récepteur. Ces types de gestion présentent l'avantage de limiter le potentiel de dispersion des contaminants dans l'eau environnante grâce à la présence de digues. Une attention particulière doit par contre être accordée à l'effluent de l'enceinte lors de son remplissage (WSP, 2018a).



Figure 3 : Cellule approximative projetée

### 3.4 Objectifs et justification du projet

La Société du parc industriel et portuaire de Bécancour est mandataire du gouvernement du Québec et 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 dans une partie du territoire de la Ville de Bécancour. Elle a pour objet de promouvoir l'établissement de nouvelles entreprises et de fournir et entretenir les infrastructures nécessaires à l'implantation et à l'exploitation d'entreprises d'envergure mondiale. Avec la fermeture de la centrale nucléaire de Gentilly et les difficultés rencontrées dans l'industrie des pâtes et papiers, la région environnante met beaucoup d'espoir sur l'aboutissement de grands projets industriels sur le territoire du parc industriel.

Les installations portuaires de Bécancour sont les seules au Québec dont l'ensemble des quais sont disponibles à plusieurs usagers et entreprises de débordage. Cette méthode de gestion permet une meilleure accessibilité aux

petites et moyennes entreprises régionales qui souhaitent utiliser le secteur maritime pour transiter des matières premières ou favoriser l'exportation de leurs produits. La disponibilité de plusieurs entreprises de débarquement permet également une compétition saine et de meilleurs prix pour les utilisateurs.

Actuellement, toute augmentation de demande d'accès au port comporte le risque d'occasionner des délais dû à l'attente de la libération d'un quai par les navires que ce soit pour charger ou décharger une cargaison. Conséquemment, les opérations et la rentabilité des entreprises utilisant les installations portuaires seraient directement affectées. C'est pour cette raison qu'en ce moment, la SPIPB réduit l'accès au port à d'autres utilisateurs.

De ce fait, la SPIPB envisage donc un agrandissement des quais B-1 et B-2 ainsi que l'ajout d'un poste de transbordement de vrac liquide au quai B-2. Cela permettra de maintenir une offre de service efficace, faire face à l'augmentation de la demande et rentabiliser le quai B-2, presque inutilisable actuellement, car sa longueur et sa configuration ne permettent pas l'accostage de navire-citerne. Afin de réaliser ce projet, un dragage d'environ 60 000 m<sup>3</sup> sera nécessaire.

L'ajout d'un poste de transbordement de vrac liquide permet le transfert de matières premières et de produits finis liquides directement de/vers les usines de transformation situées dans le parc industriel. Ce transfert par conduite permet de diminuer le niveau de circulation par camion, enjeux majeurs dans la région, contribue à une meilleure intermodalité, est économique et réduit fortement les gaz à effet de serre.

De plus, afin de maintenir ses installations portuaires fonctionnelles et sécuritaires, la SPIPB désire mettre en place un nouveau programme décennal de dragage, le dernier prenant fin en décembre 2020. D'après l'étude d'impact sur l'environnement réalisée en 2008 par l'entreprise GENIVAR dans le cadre de l'obtention du Décret 614-2010 aux fins du dernier programme décennal de dragage d'entretien des installations portuaires de Bécancour, la darse du port de Bécancour est caractérisée par un faible courant de rotation dans le sens horaire occasionnant la sédimentation des particules en suspension transportées par le fleuve.

Finalement, lors de la rédaction du rapport d'analyse de l'étude d'impact sur l'environnement réalisée en 2008 par l'entreprise GENIVAR dans le cadre de l'obtention du Décret 614-2010 aux fins du programme décennal de dragage d'entretien des installations portuaires de Bécancour, le MELCC indiquait que seulement 38 % du volume des bassins accueillant les sédiments de dragage étaient toujours disponible. Le Gouvernement du Québec a donc exigé que la SPIPB produise un rapport présentant de nouvelles alternatives pour la gestion des sédiments dragués. Cette étude a été réalisée en 2018 (WSP, 2018a).

Plusieurs alternatives en sont ressorties dont le confinement en berge dans la partie sud-est des installations portuaires. La SPIPB propose donc, d'endiguer une partie de la baie située entre le quai B-5 et l'épi rocheux afin de créer une cellule

de confinement qui permettra d'augmenter la capacité de stockage des sédiments de dragage de la SIPB lui permettant ainsi de mettre en place un nouveau programme décennal de dragage en plus de réaliser les travaux de prolongement des quais B-1 et B-2.

Cette méthode de gestion des sédiments a été choisie par la SIPB compte tenu de l'éventualité du développement futur d'un quai B-6, lequel serait probablement requis si un projet industriel majeur se développait sur son territoire. Cela représente une opportunité intéressante de synergie entre les projets ce qui permettrait de minimiser les impacts environnementaux.

## **4 ACTIVITÉS D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DU PUBLIC ET DES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES**

### **4.1 Activités d'information et de consultation réalisées**

Afin de s'assurer que le projet est sécuritaire, la SIPB a consulté la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent (CPSL) via son Centre de simulation et d'expertise maritime. Une série de simulations destinées à évaluer les impacts sur les manœuvres de trois types de navires régulièrement utilisés dans le port ont été effectuées (CSEM, 2017).

Le 4 mai 2020, la SIPB a tenu une rencontre avec trois représentants du bureau du Ndakinna du Grand Conseil de la Nation Waban-Aki (GCNWA) afin de présenter le projet et de discuter des impacts anticipés. Actuellement, parmi les impacts énoncés à la section 5.2, la destruction d'habitat du poisson par la création de la cellule de confinement est l'une des principales préoccupations pour la Nation. Une implication importante a été demandée en ce qui a trait aux projets de compensation qui seront élaborés. Des mesures d'atténuation ont également été demandées afin de permettre à la Nation de continuer de pratiquer son droit de pêche aux alentours du projet lors des phases de construction.

Les intervenants ont également demandé que les impacts cumulatifs (entre autres au niveau de l'augmentation potentielle du trafic maritime) soient pris en considération lors de l'étude d'impact environnementale. La prévention des incidents/accidents pendant la construction et lors de l'utilisation du nouveau terminal de vrac liquide est également un enjeu qui fut soulevé.

Finalement, le fait de présenter les trois projets, soit la prolongation des quais, le décennal de dragage et la cellule de confinement dans une seule et même demande, fut perçu de façon positive par le GCNWA puisqu'il existe une synergie évidente entre ces trois projets tant au niveau de leur réalisation que de leurs impacts anticipés.

#### **4.2 Activités d'information et de consultations envisagées au cours de la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement**

La commission consultative en environnement de la Ville de Bécancour sera consultée. Cette commission a pour mission d'émettre des recommandations auprès des dirigeants de la Ville au sujet des différents projets industriels sur le territoire. La SPIPB siège d'ailleurs à celle-ci. Des représentants des différents secteurs de la Ville de Bécancour y siègent en plus d'une représentante de la communauté abénakise de Wôlinak.

Il a également été demandé que le GCNWA soit maintenu au fait de l'avancement du projet afin qu'il puisse consulter et divulguer les informations pertinentes auprès des membres de la Nation. Conséquemment, il sera exigé de la firme qui effectuera l'étude d'impact sur l'environnement d'établir un processus de consultation des membres de la Nation abénakise en partenariat avec le GCNWA, et ce, dans les plus brefs délais suivant l'octroi du contrat. De plus, elle devra porter une attention particulière à ce que la Nation soit une partie prenante importante en ce qui a trait à l'utilisation et l'occupation du territoire visé par le projet.

Des rencontres seront organisées avec les différents intervenants locaux et régionaux afin de leur présenter le projet et de répondre à leurs questions. Par la suite, il sera possible aux gens qui en feront la demande d'avoir accès à une version préliminaire de l'étude d'impact leur permettant ainsi de faire des recommandations.

### **5 DESCRIPTION DES PRINCIPAUX ENJEUX ET IMPACTS ANTICIPÉS DU PROJET SUR LE MILIEU RÉCEPTEUR**

#### **5.1 Description des principaux enjeux du projet**

Les principaux enjeux liés au dragage concernent l'augmentation, lors des travaux, des matières en suspension (MES) dans le fleuve et le niveau de contamination des sédiments. De plus, une perturbation sonore lors de l'aménagement et de la construction est probable ce qui peut occasionner des impacts sur la faune aquatique et aviaire, les résidents à proximité et les usagers du fleuve. Ultimement, il y aura empiètement permanent dans l'habitat du poisson pour la création de la cellule de confinement en berge et par la prolongation des quais B-1 et B-2.

## 5.2 Description des principaux impacts anticipés du projet sur le milieu récepteur

### Milieu physique

Qualité de l'eau : une modification temporaire de la qualité de l'eau lors des phases de construction et du dragage est probable. Il est important de noter qu'une caractérisation des sédiments a été réalisée en 2018. De celle-ci est ressorti que la contamination des sédiments se situe à des niveaux moindres ou similaires à ceux mesurés depuis près de 30 ans dans le déblai de dragage (WSP, 2018b).

### Milieu biologique

Faune aquatique : la création de la zone de confinement en berge des sédiments de dragage et la prolongation des quais B-1 et B-2 occasionnera une perte d'habitat du poisson. De plus, il est probable que la réalisation de l'ensemble du projet cause une perturbation temporaire de la faune benthique et pélagique dans la zone des travaux de par le bruit et la perturbation de la qualité de l'eau.

Faune aviaire : une perturbation par le bruit lors des phases d'aménagement et de construction est probable, entre autres, pour la sauvagine à proximité.

### Milieus humains

Le projet se situe dans la région administrative du Centre-du-Québec, mais pourrait avoir des répercussions sur la Mauricie et plus précisément sur les résidents de Champlain. Le bruit lors des phases de construction et d'exploitation pourrait avoir un impact sur la qualité de vie des citoyens. Puisque le projet est situé dans l'eau, le potentiel archéologique est très faible. Néanmoins, si pour une raison quelconque le projet requerrait des travaux risquant d'affecter des sols naturels non perturbés, le GCNWA considérerait le potentiel archéologique comme un enjeu.

Des impacts positifs sur le milieu humain sont à prévoir. En plus de favoriser l'essor économique et de donner de l'emploi à des travailleurs pendant la période de construction, l'agrandissement des installations portuaires et l'ajout d'un équipement de transbordement de vrac liquide vont faciliter l'accueil de nouveaux investisseurs dans le parc industriel et permettront à la SPIPB de recevoir davantage de bateaux au port. Évidemment, suite à ces travaux, toute nouvelle entreprise qui s'implantera ou tout nouveau client portuaire qui s'ajoutera créera nécessairement de l'emploi et stimulera le développement de la région. En effet, l'augmentation des activités portuaires au port de Bécancour a un impact économique important dans la région, découlant de la création et le maintien d'emplois au sein d'entreprises du parc qui dépendent du port de Bécancour pour l'approvisionnement en matières premières et l'expédition de leurs produits.

La création de la cellule de confinement des sédiments de dragage en berge permettra de réduire la circulation de camions lors des travaux de prolongement des quais ainsi que lors des travaux de dragage d'entretien.

Le dragage d'entretien quant à lui permet de maintenir des installations portuaires sécuritaires.

## **6 ÉMISSION DE GAZ À EFFET DE SERRE**

Des émissions de gaz à effet de serre sont susceptibles d'être produites, résultant des équipements utilisés pour la réalisation des travaux et des équipements de dragage lors des dragages d'entretien.

Cependant, il est important de mentionner que le choix de confinement des sédiments en berge à proximité des travaux permettra de réduire les émissions de gaz à effet de serre en réduisant le transport des sédiments tant lors de la phase de construction que lors des dragages d'entretien.

## **7 AUTRES RENSEIGNEMENTS PERTINENTS**

S.O.

## **8 DÉCLARATION ET SIGNATURE**

**Je déclare que les documents et renseignements fournis dans cet avis de projet sont exacts autant que je sache ;**

\_\_\_\_\_  
Daniel Bibeau ing.

\_\_\_\_\_  
Date

## RÉFÉRENCES

CENTRE DE SIMULATION ET D'EXPERTISE MARITIME. 2017. *Port de Bécancour : Étude de navigabilité 1 (Duc-d'Albe et quai B-6)*. Présenté par la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour. 54 p. et annexes.

GÉNIE +. 2020. *Étude de préféabilité structurale de l'agrandissement du quai B-1/B-2 du port de Bécancour (Duc-d'Albe)*. Présenté par la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour. 20 p. et annexes.

GENIVAR. 2008. *Programme décennal de dragage d'entretien des installations portuaires de Bécancour. Étude d'impact sur l'environnement. Rapport principal et annexes*. Présenté par la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour. 93 p. et annexes.

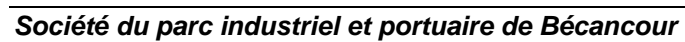
MINISTÈRE DES FORÊTS, DE LA FAUNE, ET DES PARCS. 2018. *Caractérisation de la faune ichthyenne au port de Bécancour en 2017*. 8 p. et annexes.

WSP. 2018a. *Analyse comparative des modes de gestion des sédiments de dragage*. Présenté par la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour. 28 p. et annexes.

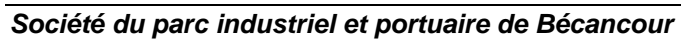
WSP. 2018b. *Caractérisation des sédiments de la darse du port de Bécancour*. Présenté par la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour. 9 p. et annexes.



**ANNEXE 1**  
**BATHYMÉTRIE DE LA DARSE**



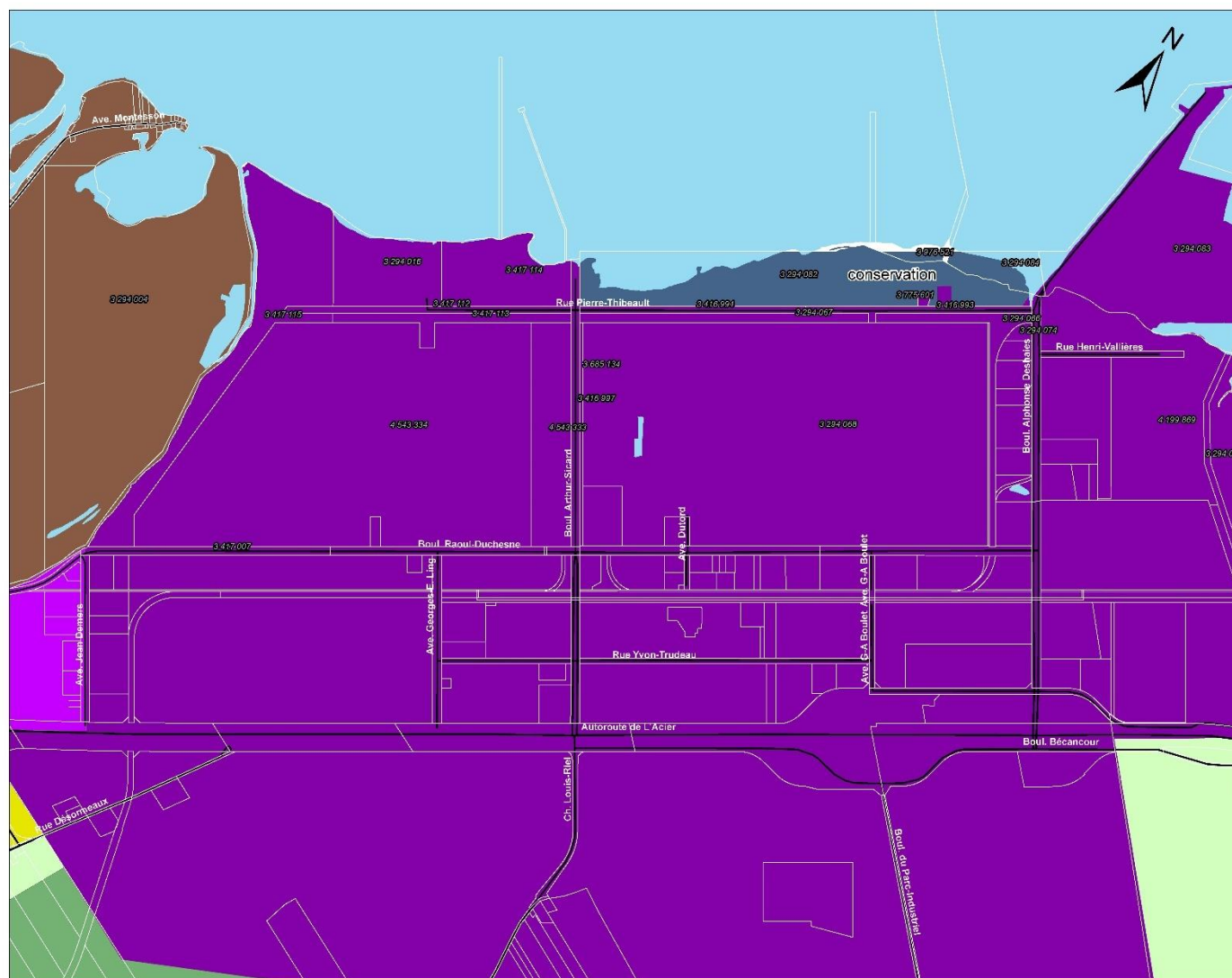
**ANNEXE 2**  
**SUPERFICIE DE LA DARSE**



**ANNEXE 3**

**SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT RÉVISÉ**





**SCHEMA D'AMENAGEMENT  
ET DE DEVELOPPEMENT REVISE**

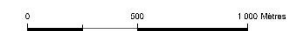
**LÉGENDE**

- Industrielle lourde
- Industrielle légère 1
- Conservation
- Faunique

**PLAN D'AFFECTATIONS  
TERRITOIRE DU PARC INDUSTRIEL ET  
PORTUAIRE DE BÉCANCOUR**

Date de création: 8 AOÛT 2013 PLAN: 10.3

**Échelle:**



**Référence(s):**

Projection: NAD 83 MTM Zone 8

**Source(s):**

Base de données topographiques du Québec (BDTQ)  
Base de données topographiques administratives du Québec (BDTA)  
Données du MTQ  
Données de la MRC de Bécancour  
© Tous droits réservés, 2013

**ANNEXE 4**  
**LOCALISATION DU SITE**



