

Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes

Projet : Projet de prolongement des postes à quai B1-B2 sur le territoire de la municipalité de Bécancour par Société du parc industriel et portuaire de Bécancour

Numéro de dossier : 3211-04-075

Liste par ministère ou organisme

No.	Ministères ou organismes	Direction ou service	Signataire	Date	Nbre pages
1.	Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation	Direction régionale du Centre-du-Québec conjoint avec La direction régionale de la Mauricie	Pascal Beaulieu Céline Girard	2026-07-07 2026-07-09	3
2.	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	Direction des espèces floristiques menacées ou vulnérables	Olivier Deshaies Sonia Néron	2026-07-14 2026-07-15	4
3.	Ministère de la Santé et des Services sociaux	Direction de la santé publique - Santé Québec Mauricie-et-Centre-du-Québec – Universitaire	Joannie Martel Maggy Rousseau Horacio Arruda	2026-07-02 2026-07-15 2026-07-16	3
4.	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	Direction adjointe des risques climatiques et de la transition juste	Camille Robitaille-Bérubé Mireille Sager	2026-07-16 2026-07-17	4
5.	Ministère de la Culture et des Communications	Direction de la Mauricie, de l'Estrie et du Centre-du-Québec	Olivier Thériault Martin Paré	2026-07-20	4
6.	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	Direction Principale de la qualité de l'air et du climat	Michel Lavoie Nathalie La Violette	2026-07-23	4
7.	Ministère des Transports et de la Mobilité durable	Direction de l'environnement - Avis conjoint de la Direction générale de la sécurité et du camionnage, de la Direction générale de la Mauricie-Centre-du-Québec et de la Direction du transport et de la stratégie maritime	Julie Milot	2026-07-24	4
8.	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	Direction régionale de la gestion de la faune de la Mauricie et du Centre-du-Québec	Marianne Thériberge Pascale Dombrowski	2026-07-28	5
9.	Environnement Canada	Direction des activités de protection de l'environnement	Linda Roberge Karine Menezes	2026-07-29	5
10.	Ministère de la Sécurité intérieure	Direction régionale de la sécurité civile et de la sécurité incendie de la Mauricie et du Centre-du-Québec - avis conjoint avec le Centre d'expertise en gestion des risques d'incidents maritimes (CEGRIM)	Catherine Chamberland Daniel Lapierre Sylvain Gallant	2026-07-30	3
11.	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation	Direction régionale du Centre-du-Québec	Mylène Murray Karine Giguère	2026-07-28 2026-07-31	3
12.	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	Direction de l'analyse des impacts des contaminants sur les milieux aquatiques	Gabriel Soumis-Dugas Marianne Métivier Antoine Caron pour Charles Cauchon	2026-08-05	6
13.	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation	Direction des eaux intérieures et des politiques des pêches et de l'aquaculture	Djiby B. Sall Nathalie Moisan	2026-08-11	5
14.	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	Direction des politiques de l'atmosphère	Martine Proulx Michel Gélinas	2026-08-20	3

15.	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	Direction régionale des autorisations environnementales du Centre-du-Québec avit conjoint avec le Secteur hydrique et naturel et industriel	Alexandre Proulx Guy Massicotte Cynthia Provencher	2026-08-31	5
16.	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	Direction des politiques de l'atmosphère - Bruit	Renaud Leblanc-Guindon Michel Gélinas	2026-09-02	5
17.	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	Direction principale de l'expertise hydrique	Christian Boyaud	2026-09-14	5

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Prolongement des postes à quai B1-B2 au port de Bécancour	
Initiateur de projet	Société du parc industriel et portuaire de Bécancour (SPIPB)	
Numéro de dossier	3211-04-075	
Dépôt de l'étude d'impact	2025/06/19	
Présentation du projet :		
Le projet du prolongement des postes à quai B1-B2 au port de Bécancour fait partie du grand projet Horizon Bécancour, tout comme le projet d'agrandissement du port de Bécancour (B6) sur le territoire de la ville de Bécancour (3211-04-073). Le projet est localisé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, dans la ville de Bécancour, au sein du parc industriel et portuaire de la SPIPB. Le projet s'inscrit dans une démarche stratégique de développement et de réaménagement stratégique visant à améliorer les capacités opérationnelles du port de Bécancour et permettrait de résoudre les problématiques suivantes : - Lorsqu'un navire de grand gabarit est amarré au poste à quai B2, une partie de celui-ci dépasse l'extrémité intérieur du quai, actuellement d'une longueur insuffisante. Cette situation crée un risque de collision entre le navire et l'extrémité du quai lors des manœuvres d'accostage ou de départ, pouvant entraîner des dommages aux infrastructures ou au navire; - Actuellement, les navires accostés au poste à quai B1 peuvent utiliser les installations du poste à quai B2 pour le déchargement du vrac liquide, une configuration qui n'est pas optimale en termes d'efficacité opérationnelle et de sécurité; - Lorsqu'un navire de grand gabarit est amarré au poste à quai B3, son extrémité se retrouve à proximité immédiate du poste à quai B2, ce qui empêche l'accostage d'un autre navire à cet emplacement. En présence d'un navire au quai B2, l'utilisation du poste à quai B3 se trouve ainsi limitée à de petits navires. La solution préconisée pour le prolongement des postes à quai B1 et B2 consiste en la construction d'un duc-d'Albe en cellule de palplanches. Un dragage d'environ 5 000 m³ sera nécessaire dans la darse pour l'élargissement de l'aire d'approche aux navires, afin de fournir des conditions sécuritaires de navigation aux navires qui utiliseront les quais B1 et B2 prolongés.		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère des Affaires municipales	
Direction ou secteur	Direction régionale du Centre-du-Québec	
Avis conjoint	La direction régionale de la Mauricie a également été consultée	
Région	17 - Centre-du-Québec	
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1

Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact est recevable et je ne souhaite plus être reconsulté sur sa recevabilité
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	

- Thématiques abordées :
- Référence à l'étude d'impact :
- Texte du commentaire :

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Pascal Beaulieu	Conseiller en aménagement du territoire Urbaniste		2026/07/07
Céline Girard	Directrice régionale du Centre-du-Québec		2026/07/09

Clause(s) particulière(s) :

Le territoire qui sera couvert par le prolongement n'est actuellement pas dans une affectation au schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) de la MRC de Bécancour. Il faudra éventuellement que la MRC modifie le SADR pour l'identifier comme étant une partie de l'affectation « Industrielle lourde ». On recommande de discuter de ce sujet avec la MRC pour éviter des enjeux en cours de réalisation du projet.

2

Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

Choisissez une réponse

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'addenda :
- Texte du commentaire :

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

3

Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?

Choisissez une réponse

Justification :

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Prolongement des postes à quai B1-B2 au port de Bécancour	
Initiateur de projet	Société du parc industriel et portuaire de Bécancour (SPIPB)	
Numéro de dossier	3211-04-075	
Dépôt de l'étude d'impact	2025/06/19	
Présentation du projet : Le projet du prolongement des postes à quai B1-B2 au port de Bécancour fait partie du grand projet Horizon Bécancour, tout comme le projet d'agrandissement du port de Bécancour (B6) sur le territoire de la ville de Bécancour (3211-04-073). Le projet est localisé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, dans la ville de Bécancour, au sein du parc industriel et portuaire de la SPIPB. Le projet s'inscrit dans une démarche stratégique de développement et de réaménagement stratégique visant à améliorer les capacités opérationnelles du port de Bécancour et permettrait de résoudre les problématiques suivantes : - Lorsqu'un navire de grand gabarit est amarré au poste à quai B2, une partie de celui-ci dépasse l'extrémité intérieur du quai, actuellement d'une longueur insuffisante. Cette situation crée un risque de collision entre le navire et l'extrémité du quai lors des manœuvres d'accostage ou de départ, pouvant entraîner des dommages aux infrastructures ou au navire; - Actuellement, les navires accostés au poste à quai B1 peuvent utiliser les installations du poste à quai B2 pour le déchargement du vrac liquide, une configuration qui n'est pas optimale en termes d'efficacité opérationnelle et de sécurité; - Lorsqu'un navire de grand gabarit est amarré au poste à quai B3, son extrémité se retrouve à proximité immédiate du poste à quai B2, ce qui empêche l'accostage d'un autre navire à cet emplacement. En présence d'un navire au quai B2, l'utilisation du poste à quai B3 se trouve ainsi limitée à de petits navires. La solution préconisée pour le prolongement des postes à quai B1 et B2 consiste en la construction d'un duc-d'Albe en cellule de palplanches. Un dragage d'environ 5 000 m³ sera nécessaire dans la darse pour l'élargissement de l'aire d'approche aux navires, afin de fournir des conditions sécuritaires de navigation aux navires qui utiliseront les quais B1 et B2 prolongés.		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	
Direction ou secteur	Direction des espèces floristiques menacées ou vulnérables	
Avis conjoint	Composantes des espèces végétales exotiques envahissantes et des espèces floristiques menacées ou vulnérables traitées conjointement	
Région	17 - Centre-du-Québec	
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1

Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact est recevable et le projet est acceptable dans sa forme actuelle, donc je ne souhaite plus être reconsulté sur ce projet
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	

• Thématiques abordées :	EFLMVS : Espèces floristiques menacées, vulnérables ou susceptibles d’être ainsi désignées EVEE : Espèces végétales exotiques envahissantes
• Référence à l’étude d’impact :	CIMA+, 2026. Étude d’impact sur l’environnement – Projet Horizon Bécancour – Prolongement des postes à quai B1 et B2. Société du parc industriel et portuaire de Bécancour. Version finale (Z0024593), 350 p. + annexes.
• Texte du commentaire :	Composante des EVEE : Le prolongement des postes à quai B1 et B2 impliquera le dragage de 5000 m3 de sédiment, majoré du facteur de foisonnement de 1,3, soit un volume total de près de 6 500 m3. Ces sédiments seront d’abord transportés vers une zone d’assèchement, appelée cellule A, et seront ensuite entreposés en milieu terrestre (ÉIE, vol. 1, p. 78). La cellule A est actuellement occupée par un milieu humide sévèrement envahi par le roseau commun (ÉIE, vol 1, p. 146-147). Avant de recevoir les sédiments, cette cellule sera nettoyée par excavation sur environ 2 m de profondeur, ce qui générera 60 000 m³ de déblais qui contiendront des résidus de roseau commun et dont le sol serait également possiblement contaminé. Ces déblais seront transférés vers un lieu d’enfouissement accrédité selon les directives énoncées dans le <i>Guide d’intervention – Protection des sols et réhabilitation des terrains contaminés</i>. La périphérie de la cellule A sera ensuite rehaussée par la mise en place d’une digue de 2 m de hauteur, ce qui permettra d’avoir une capacité maximale d’environ 175 000 m3 (ÉIE, vol. 1, p. 82). Une fois asséchés, les sédiments seront ensuite transportés et déposés sur des terrains de la SPIPB, dont certains ont déjà été utilisés pour entreposer des matériaux par le passé (ÉIE, vol. 1, p. 78). Il est possible que la SPIPB achemine une partie des sédiments asséchés vers un LET, une sablière locale en restauration et/ou des terres agricoles (ÉIE, vol. 1, p. 80). Le roseau commun est également présent dans plusieurs autres milieux humides de la zone d’étude, mais ceux-ci ne seront pas perturbés par les travaux. Il en va de même du myriophylle à épis et de l’hydrocharide grenouillette, deux autres EVEE prioritaires qui ont été observées dans des secteurs qui ne seront pas impactés par les travaux (ÉIE, vol. 4, annexe G - Étude sectorielle de caractérisation écologique – Végétation, milieux humides et hydriques, p. 21). L’initiateur du projet prévoit les mesures d’atténuation suivantes pour éviter l’introduction et la propagation d’EEE floristiques (ÉIE, vol. 1, p. 281) : - La machinerie et les outils seront inspectés et nettoyés avant le début des travaux; - Les déblais et les sols contenant des EEE floristiques, ainsi que les déchets résultant du nettoyage des équipements, seront gérés en vertu de la réglementation applicable; - Un nettoyage de la machinerie et des outils après les interventions et lors de la mobilisation et de la démobilisation des équipements; - Tous les sols mis à nu lors des travaux seront revégétalisés avec un mélange d’espèces indigènes adaptées aux conditions locales et exempt d’EEE floristiques. L’initiateur du projet prévoit également les mesures d’atténuation suivantes pour prévenir l’introduction et la propagation des espèces (fauniques) aquatiques envahissantes (ÉIE, vol. 1, p. 267) : Avant le début des travaux : • l’entrepreneur devra procéder au nettoyage complet de l’équipement, préalablement à sa mobilisation; • la SPIPB doit être en mesure de vérifier si les équipements sont bien propres et exempts d’espèces envahissantes avant la réalisation des travaux. Durant les travaux : • éliminer les déblais touchés par des espèces envahissantes dans un lieu loin des plans d’eau, préférablement dans un site d’enfouissement. À la fin des travaux : • vider toute eau pouvant se trouver dans les équipements avant de quitter le plan d’eau; • nettoyer et sécher tous les équipements qui auront été en contact avec l’eau durant les travaux. À la lumière des informations fournies par l’initiateur du projet, la DEFLMV juge que l’ÉIE est recevable relativement à la composante des EVEE et que le risque lié à la présence du roseau commun dans la cellule A est géré adéquatement. L’excavation sur une profondeur de 2 m lors du nettoyage de la cellule permettra de retirer l’ensemble des rhizomes et, donc, d’entreposer les sédiments asséchés de façon sécuritaire. De plus, l’acheminement des déblais contenant du roseau commun vers un lieu d’enfouissement technique est une méthode d’élimination conforme. Le dépôt des sédiments asséchés sur des terrains de la SPIPB pourra contraindre à cet endroit le roseau commun et faciliter sa gestion advenant qu’il s’y implante aux moyens de possibles semences retrouvées dans les sédiments. Enfin, les autres

options proposées pour la gestion des sédiments asséchés (LET, sablière en restauration, terres agricoles) permettront elles aussi de gérer adéquatement le risque de propagation.

Composante des EFLMVS :

À l'exception de la cellule A, décrite plus haut, toutes les zones de travaux temporaires et permanentes associées au présent projet sont situées en eau libre et ne sont pas végétalisées (EIE, vol. 1, page 157). À cet effet, aucun herbier aquatique n'a été détecté lors des inventaires réalisés par l'initiateur au droit du prolongement projeté des postes à quai B1 et B2. Il s'agit d'un secteur situé à l'intérieur des limites du programme décennal de draguage de la SPIPB et qui a été dragué à plusieurs reprises par le passé (EIE, vol. 1, page 143).

Aucune EFLMVS n'a été détectée dans la cellule A ou ailleurs dans la zone des travaux projetés (EIE, vol. 1, page 148). Le potentiel de présence des EFLMVS dans la zone de travaux projetés est également considéré très faible par la DEFLMV.

À la lumière des informations fournies par l'initiateur du projet, la DEFLMV juge que l'ÉIE est recevable relativement à la composante des EFLMVS. Le projet est également jugé acceptable sous sa forme actuelle.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Olivier Deshaies	Biol.-botaniste M.Sc.		2026/07/14
Sonia Néron	Directrice des espèces floristiques menacées ou vulnérables		2026/07/15
Clause(s) particulière(s) :			

2

Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

Choisissez une réponse

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

• Thématiques abordées :

• Référence à l'addenda :

• Texte du commentaire :

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

3

Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?

Choisissez une réponse

Justification :

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Prolongement des postes à quai B1-B2 au port de Bécancour	
Initiateur de projet	Société du parc industriel et portuaire de Bécancour (SPIPB)	
Numéro de dossier	3211-04-075	
Dépôt de l'étude d'impact	2025/06/19	
Présentation du projet :		
Le projet du prolongement des postes à quai B1-B2 au port de Bécancour fait partie du grand projet Horizon Bécancour, tout comme le projet d'agrandissement du port de Bécancour (B6) sur le territoire de la ville de Bécancour (3211-04-073). Le projet est localisé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, dans la ville de Bécancour, au sein du parc industriel et portuaire de la SPIPB. Le projet s'inscrit dans une démarche stratégique de développement et de réaménagement stratégique visant à améliorer les capacités opérationnelles du port de Bécancour et permettrait de résoudre les problématiques suivantes : - Lorsqu'un navire de grand gabarit est amarré au poste à quai B2, une partie de celui-ci dépasse l'extrémité intérieur du quai, actuellement d'une longueur insuffisante. Cette situation crée un risque de collision entre le navire et l'extrémité du quai lors des manœuvres d'accostage ou de départ, pouvant entraîner des dommages aux infrastructures ou au navire; - Actuellement, les navires accostés au poste à quai B1 peuvent utiliser les installations du poste à quai B2 pour le déchargement du vrac liquide, une configuration qui n'est pas optimale en termes d'efficacité opérationnelle et de sécurité; - Lorsqu'un navire de grand gabarit est amarré au poste à quai B3, son extrémité se retrouve à proximité immédiate du poste à quai B2, ce qui empêche l'accostage d'un autre navire à cet emplacement. En présence d'un navire au quai B2, l'utilisation du poste à quai B3 se trouve ainsi limitée à de petits navires. La solution préconisée pour le prolongement des postes à quai B1 et B2 consiste en la construction d'un duc-d'Albe en cellule de palplanches. Un dragage d'environ 5 000 m³ sera nécessaire dans la darse pour l'élargissement de l'aire d'approche aux navires, afin de fournir des conditions sécuritaires de navigation aux navires qui utiliseront les quais B1 et B2 prolongés.		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de la Santé et des Services sociaux	
Direction ou secteur	Direction de la santé publique - Santé Québec Mauricie-et-Centre-du-Québec – Universitaire	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	17 - Centre-du-Québec	
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1

Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact est recevable et je ne souhaite plus être reconsulté sur sa recevabilité
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	

- Thématiques abordées :
 - Référence à l'étude d'impact :
 - Texte du commentaire :

Plan des mesures d'urgence de la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour

Volume 5 : Ch 12.A - Annexe A

Dans la section Responsable des mesures d'urgence (page 535 de 676) ajouter Santé Québec Mauricie-et-Centre-du-Québec – Universitaire dans les partenaires pré-identifiés dans le plan de gestion d'urgence. Cela inclus le volet préhospitalier (ambulance), le volet santé et services sociaux ainsi que le volet santé publique de la mission santé prévue au PNSC. Même chose pour les pages « organismes impliqués », il n'y a pas juste une gestion d'ambulances et d'hôpitaux dans la mission santé.

Dans le plan des mesures d'urgence, on recommande de modifier l'appellation « CIUSSS MCQ » par "Santé Québec Mauricie-et-Centre-du-Québec – Universitaire" car il s'agit de la nouvelle façon de nommer notre établissement depuis le 15 juin 2026. Vérifier également si le numéro devrait être celui du CHAUR (819-697-3333) Voici les pages où le nom et le numéro de téléphone a été repéré :

 - Page 554 de 676 (téléphone indiqué est : 819-697-3333 - CHAUR)
 - Page 563 de 676 (mais pas le même numéro de tel que CHAUR). Celui indiqué est 819-298-2144 : Centre multiservices de santé et de services sociaux de Bécancour
 - Page 572 de 676 (mais pas le même numéro de tel que CHAUR). Celui indiqué est 819-298-2144 : Centre multiservices de santé et de services sociaux de Bécancour
 - Page 581 de 676 (mais pas le même numéro de tel que CHAUR). Celui indiqué est 819-298-2144 : Centre multiservices de santé et de services sociaux de Bécancour
 - Page 589 de 676 (mais pas le même numéro de tel que CHAUR). Celui indiqué est 819-298-2144 : Centre multiservices de santé et de services sociaux de Bécancour
 - Page 597 de 676 (mais pas le même numéro de tel que CHAUR). Celui indiqué est 819-298-2144 : Centre multiservices de santé et de services sociaux de Bécancour
 - Page 606 de 676 (mais pas le même numéro de tel que CHAUR). Celui indiqué est 819-298-2144 : Centre multiservices de santé et de services sociaux de Bécancour
 - Page 615 de 676 (mais pas le même numéro de tel que CHAUR). Celui indiqué est 819-298-2144 : Centre multiservices de santé et de services sociaux de Bécancour
 - Page 623 de 676 (mais pas le même numéro de tel que CHAUR). Celui indiqué est 819-298-2144 : Centre multiservices de santé et de services sociaux de Bécancour
 - Page 625 de 676
 - Remplacer CIUSSS MCQ par "Santé Québec Mauricie-et-Centre-du-Québec – Universitaire" car il d'agit du nouveau nom depuis le 15 juin 2026.
 - Modifier dans le tableau Agence de santé et services sociaux par "Santé Québec Mauricie-et-Centre-du-Québec – Universitaire" (page 625 de 676) - L'Agence de santé et services sociaux (ASSS) a été abolie depuis le 31 mars 2015.
 - Page 629 de 676 : remplacer CIUSSS MCQ par "Santé Québec Mauricie-et-Centre-du-Québec – Universitaire"
 - Page 640 de 676 : remplacer CIUSSS MCQ par "Santé Québec Mauricie-et-Centre-du-Québec – Universitaire" (téléphones dans le tableau sont : bureau : 819-374-7711 et urgence 819-697-3333

Page 646 de 676 : ASSS - Agence de santé et services sociaux à retirer du lexique - ce nom n'existe plus depuis le 31 mars 2015.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Joannie Martel	Conseillère en santé environnementale		2026/07/02
Maggy Rousseau	Conseillère en santé environnementale		2026/07/15
Horacio Arruda	pour Horacio Arruda Directeur de santé publique par intérim		2026/07/16
Clause(s) particulière(s) :			

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?		Choisissez une réponse	
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

3

Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?		Choisissez une réponse	
Justification :			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Prolongement des postes à quai B1-B2 au port de Bécancour	
Initiateur de projet	Société du parc industriel et portuaire de Bécancour (SPIPB)	
Numéro de dossier	3211-04-075	
Dépôt de l'étude d'impact	2025/06/19	
Présentation du projet : Le projet du prolongement des postes à quai B1-B2 au port de Bécancour fait partie du grand projet Horizon Bécancour, tout comme le projet d'agrandissement du port de Bécancour (B6) sur le territoire de la ville de Bécancour (3211-04-073). Le projet est localisé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, dans la ville de Bécancour, au sein du parc industriel et portuaire de la SPIPB. Le projet s'inscrit dans une démarche stratégique de développement et de réaménagement stratégique visant à améliorer les capacités opérationnelles du port de Bécancour et permettrait de résoudre les problématiques suivantes : - Lorsqu'un navire de grand gabarit est amarré au poste à quai B2, une partie de celui-ci dépasse l'extrémité intérieur du quai, actuellement d'une longueur insuffisante. Cette situation crée un risque de collision entre le navire et l'extrémité du quai lors des manœuvres d'accostage ou de départ, pouvant entraîner des dommages aux infrastructures ou au navire; - Actuellement, les navires accostés au poste à quai B1 peuvent utiliser les installations du poste à quai B2 pour le déchargement du vrac liquide, une configuration qui n'est pas optimale en termes d'efficacité opérationnelle et de sécurité; - Lorsqu'un navire de grand gabarit est amarré au poste à quai B3, son extrémité se retrouve à proximité immédiate du poste à quai B2, ce qui empêche l'accostage d'un autre navire à cet emplacement. En présence d'un navire au quai B2, l'utilisation du poste à quai B3 se trouve ainsi limitée à de petits navires. La solution préconisée pour le prolongement des postes à quai B1 et B2 consiste en la construction d'un duc-d'Albe en cellule de palplanches. Un dragage d'environ 5 000 m³ sera nécessaire dans la darse pour l'élargissement de l'aire d'approche aux navires, afin de fournir des conditions sécuritaires de navigation aux navires qui utiliseront les quais B1 et B2 prolongés.		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	
Direction ou secteur	Direction adjointe des risques climatiques et de la transition juste (DARCTJ)	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	03 - Capitale-Nationale	
Numéro de référence	1326853	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1

Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact est recevable et le projet est acceptable dans sa forme actuelle, donc je ne souhaite plus être reconsulté sur ce projet
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	

- Thématiques abordées :
 - Référence à l'étude d'impact :
 - Texte du commentaire :
- Adaptation aux changements climatiques

Annexe A – Étude de l'appréciation et du traitement des risques climatiques

La DARCTJ juge l'étude d'impact recevable, puisqu'elle prend en compte les impacts des changements climatiques actuels et futurs pour toute la durée de vie du projet, qui est d'environ 50 ans. La démarche employée pour anticiper les impacts des changements climatiques est cohérente avec les approches présentées dans le « Guide à l'intention de l'initiateur de projet sur les changements climatiques et l'évaluation environnementale » ainsi que dans le guide « Élaborer un plan d'adaptation aux changements climatiques : Guide à l'intention des municipalités ».

Aléas et projections climatiques

Les aléas liés aux changements climatiques susceptibles d'affecter le projet et son milieu d'implantation sont les suivants:

- Chaleur extrême;
- Pluie abondante;
- Neige abondante;
- Rehaussement marin;
- Gel-dégel;
- Zone inondable;
- Verglas;
- Vents violents;
- Feux de forêt

Les données climatiques sont présentées pour la période actuelle (1986-2016) ainsi que pour les horizons futurs (2041-2070 et 2071-2100) correspondant à la durée de vie du projet. Pour les horizons futurs, les données climatiques sont obtenues à partir de projections climatiques, selon deux scénarios d'émissions de gaz à effet de serre, soit un scénario d'émissions modérées (SSP2-4.5) et un scénario d'émissions élevées (SSP3-7.0).

Méthodologie pour l'appréciation des risques climatiques

La démarche employée permet d'estimer la vraisemblance des aléas pour tous les horizons temporels et tous les scénarios d'émissions.

La démarche employée permet d'estimer les conséquences potentielles pour toutes les composantes du projet ou le milieu d'implantation.

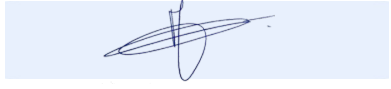
Les niveaux de risques sont obtenus à partir du croisement entre la vraisemblance des aléas et leurs conséquences potentielles. À cet effet, une matrice de risques déterminant la gravité des risques permettant de visualiser l'ensemble des risques figure à l'annexe A.

Mesures d'adaptation

Des mesures d'adaptation sont proposées pour les risques extrêmes. Par exemple, la hauteur du tablier de béton sera ajustée pour tenir compte du rehaussement marin projeté, l'égout pluvial sera dimensionné en prenant en compte les précipitations intenses, un plan d'intervention en cas de submersion sera élaboré, etc. L'initiateur présente également le risque résiduel après l'adoption de mesures d'adaptation.

L'initiateur doit procéder au dépôt officiel de l'étude d'appréciation et de traitement des risques.

La DARCTJ souhaite porter à l'attention de l'initiateur de projet le risque futur de sécheresse et de manque d'eau qui pourrait affecter le niveau du fleuve Saint-Laurent. Ces événements pourraient avoir des répercussions sur la navigation et entraîner une augmentation du trafic maritime, puisqu'un plus grand nombre de navires pourrait être nécessaire pour transporter une même quantité de marchandises. Les données actuellement disponibles ne permettent toutefois pas d'évaluer ce risque de façon quantitative. Il convient toutefois de rappeler que les niveaux et les débits du fleuve sont en partie régulés, afin de concilier les besoins de la navigation, de la production hydroélectrique, des usages riverains et de l'environnement. Bien que cette gestion contribue à atténuer certains impacts des variations hydrologiques, elle ne permet pas d'éliminer les risques associés aux épisodes de faibles niveaux d'eau. Néanmoins, par mesure de précaution, il pourrait être pertinent de prendre en considération ce risque. Des solutions temporaires pourraient être envisagées en cas de conditions hydrologiques défavorables.

Nom	Titre	Signature	Date
Camille Robitaille-Bérubé	Conseillère en adaptation aux changements climatiques et coordonnatrice des avis d'expert par intérim		2026/07/16
Mireille Sager	Directrice adjointe		2026/07/17
Clause(s) particulière(s) :			

2

Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

Choisissez une réponse

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

• Thématiques abordées :

• Référence à l'addenda :

• Texte du commentaire :

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

3

Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?

Le projet est acceptable tel que présenté

Justification :

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

Au besoin, utilisez l’emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Au besoin, utilisez l’emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Prolongement des postes à quai B1-B2 au port de Bécancour	
Initiateur de projet	Société du parc industriel et portuaire de Bécancour (SPIPB)	
Numéro de dossier	3211-04-075	
Dépôt de l'étude d'impact	2025/06/19	
Présentation du projet :		
Le projet du prolongement des postes à quai B1-B2 au port de Bécancour fait partie du grand projet Horizon Bécancour, tout comme le projet d'agrandissement du port de Bécancour (B6) sur le territoire de la ville de Bécancour (3211-04-073). Le projet est localisé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, dans la ville de Bécancour, au sein du parc industriel et portuaire de la SPIPB. Le projet s'inscrit dans une démarche stratégique de développement et de réaménagement stratégique visant à améliorer les capacités opérationnelles du port de Bécancour et permettrait de résoudre les problématiques suivantes : - Lorsqu'un navire de grand gabarit est amarré au poste à quai B2, une partie de celui-ci dépasse l'extrémité intérieure du quai, actuellement d'une longueur insuffisante. Cette situation crée un risque de collision entre le navire et l'extrémité du quai lors des manœuvres d'accostage ou de départ, pouvant entraîner des dommages aux infrastructures ou au navire; - Actuellement, les navires accostés au poste à quai B1 peuvent utiliser les installations du poste à quai B2 pour le déchargement du vrac liquide, une configuration qui n'est pas optimale en termes d'efficacité opérationnelle et de sécurité; - Lorsqu'un navire de grand gabarit est amarré au poste à quai B3, son extrémité se retrouve à proximité immédiate du poste à quai B2, ce qui empêche l'accostage d'un autre navire à cet emplacement. En présence d'un navire au quai B2, l'utilisation du poste à quai B3 se trouve ainsi limitée à de petits navires. La solution préconisée pour le prolongement des postes à quai B1 et B2 consiste en la construction d'un duc-d'Albe en cellule de palplanches. Un dragage d'environ 5 000 m³ sera nécessaire dans la darse pour l'élargissement de l'aire d'approche aux navires, afin de fournir des conditions sécuritaires de navigation aux navires qui utiliseront les quais B1 et B2 prolongés.		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de la Culture et des Communications	
Direction ou secteur	Direction de la Mauricie, de l'Estrie et du Centre-du-Québec	
Avis conjoint	S.O.	
Région	17 - Centre-du-Québec	
Numéro de référence	S.O.	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1 Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact	
Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact est recevable et je ne souhaite plus être reconsulté sur sa recevabilité.
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
- Thématiques abordées : - Référence à l'étude d'impact :	

- Texte du commentaire :

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Olivier Thériault	Conseiller en développement culturel		2026/07/20
Martin Paré	Directeur régional		2026/07/20

Clause(s) particulière(s) :

L'étude comprend les éléments nécessaires à l'analyse subséquente du dossier, à savoir : étude de potentiel archéologique, terrestre et subaquatique, évaluation paysagère et recensement des bâtiments patrimoniaux dans le secteur l'étude.

2

Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

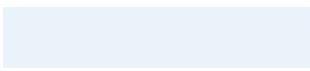
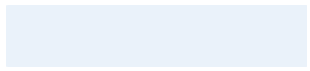
Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

Choisissez une réponse

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'addenda :
- Texte du commentaire :

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

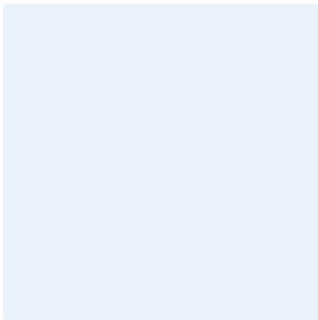
3

Avis d'acceptabilité environnementale du projet

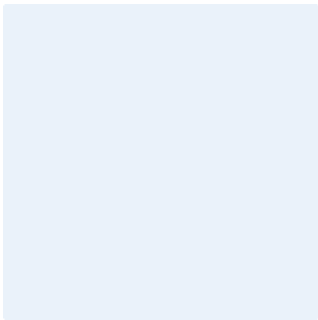
Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?		Choisissez une réponse	
Justification :			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Titre de la figure



Titre de la figure



Titre de la figure

Titre de la figure

Titre de la figure

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Prolongement des postes à quai B1-B2 au port de Bécancour	
Initiateur de projet	Société du parc industriel et portuaire de Bécancour (SPIPB)	
Numéro de dossier	3211-04-075	
Dépôt de l'étude d'impact	2025/06/19	
Présentation du projet :		
Le projet du prolongement des postes à quai B1-B2 au port de Bécancour fait partie du grand projet Horizon Bécancour, tout comme le projet d'agrandissement du port de Bécancour (B6) sur le territoire de la ville de Bécancour (3211-04-073). Le projet est localisé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, dans la ville de Bécancour, au sein du parc industriel et portuaire de la SPIPB. Le projet s'inscrit dans une démarche stratégique de développement et de réaménagement stratégique visant à améliorer les capacités opérationnelles du port de Bécancour et permettrait de résoudre les problématiques suivantes : - Lorsqu'un navire de grand gabarit est amarré au poste à quai B2, une partie de celui-ci dépasse l'extrémité intérieur du quai, actuellement d'une longueur insuffisante. Cette situation crée un risque de collision entre le navire et l'extrémité du quai lors des manœuvres d'accostage ou de départ, pouvant entraîner des dommages aux infrastructures ou au navire; - Actuellement, les navires accostés au poste à quai B1 peuvent utiliser les installations du poste à quai B2 pour le déchargement du vrac liquide, une configuration qui n'est pas optimale en termes d'efficacité opérationnelle et de sécurité; - Lorsqu'un navire de grand gabarit est amarré au poste à quai B3, son extrémité se retrouve à proximité immédiate du poste à quai B2, ce qui empêche l'accostage d'un autre navire à cet emplacement. En présence d'un navire au quai B2, l'utilisation du poste à quai B3 se trouve ainsi limitée à de petits navires. La solution préconisée pour le prolongement des postes à quai B1 et B2 consiste en la construction d'un duc-d'Albe en cellule de palplanches. Un dragage d'environ 5 000 m³ sera nécessaire dans la darse pour l'élargissement de l'aire d'approche aux navires, afin de fournir des conditions sécuritaires de navigation aux navires qui utiliseront les quais B1 et B2 prolongés.		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	
Direction ou secteur	Direction principale de la qualité de l'air et du climat	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	03 - Capitale-Nationale	
Numéro de référence	DPQAC-20364	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1

Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	

•

Thématiques abordées :

•

Référence à l'étude d'impact :

•

Texte du commentaire :

Modélisation de la dispersion atmosphérique

CIMA+, 10 juin 2026. Étude d'impact sur l'environnement – Projet Horizon Bécancour – Prolongement des postes à quai B1 et B2. Société du parc industriel et portuaire de Bécancour. Version finale (Z0024593), 350 p. + annexes.

Aucun rapport de modélisation de la dispersion atmosphérique des contaminants n'a été soumis dans l'étude d'impact faisant l'objet de la présente demande d'avis. Quand un projet est susceptible de modifier ou d'augmenter les émissions d'une ou de plusieurs sources de contamination atmosphérique, une étude de dispersion doit être transmise afin de démontrer le respect des articles 197 et 202 du Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère (RAA). Les dispositions de l'annexe H du RAA doivent être respectées dans cette étude et des instructions plus détaillées peuvent être trouvées dans le Guide de la modélisation de la dispersion atmosphérique de 2025, disponible sur la [page web du MELCCFP](#). Puisque la phase de construction des prolongements des postes à quai B1 et B2 s'étalera sur plus d'un an et l'exploitation de ces postes permettra la présence de grands navires accostés simultanément au quai, la Direction principale de la qualité de l'air et du climat est d'avis qu'une étude de dispersion complète doit être réalisée dans le cadre du projet faisant l'objet de la présente demande. De plus, il est important de noter que les émissions atmosphériques du projet de construction et d'exploitation du quai B6 sur la propriété de l'initiateur, ayant fait l'objet d'un avis de recevabilité récent (DPQAC-20356), se cumuleront à ceux du projet faisant l'objet de la présente demande. Par conséquent, un seul rapport de modélisation de la dispersion atmosphérique des contaminants devra être soumis, incluant toutes les sources d'émission du port, tel que validé par la Direction des politiques de l'atmosphère, notamment celles en lien avec le projet de prolongement du quai B1-B2 de même que le projet de construction de quai B6. La phase de construction et celle d'exploitation devront être considérées dans ce rapport.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Michel Lavoie	Analyste de la modélisation de la dispersion atmosphérique et qualité de l'air ambiant	Original signé par¶¶ Michel Lavoie¶¶	2026/07/23
Nathalie La Violette	Directrice principale de la qualité de l'air et du climat		2026/07/23

Clause(s) particulière(s) :

2

Avis de recevabilité à la suite

du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

Choisissez une réponse

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

•

Thématiques abordées :

•

Référence à l'addenda :

•

Texte du commentaire :

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d’être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l’acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d’atténuation ou de suivi.

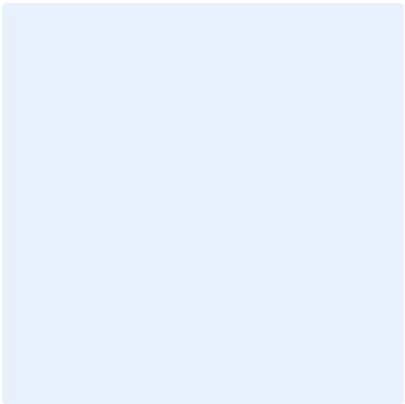
3

Avis d’acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l’initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?		Choisissez une réponse	
Justification :			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

Au besoin, utilisez l’emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Titre de la figure



Titre de la figure

Titre de la figure

Titre de la figure

Titre de la figure

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Prolongement des postes à quai B1-B2 au port de Bécancour	
Initiateur de projet	Société du parc industriel et portuaire de Bécancour (SPIPB)	
Numéro de dossier	3211-04-075	
Dépôt de l'étude d'impact	2025/06/19	
Présentation du projet :		
Le projet du prolongement des postes à quai B1-B2 au port de Bécancour fait partie du grand projet Horizon Bécancour, tout comme le projet d'agrandissement du port de Bécancour (B6) sur le territoire de la ville de Bécancour (3211-04-073). Le projet est localisé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, dans la ville de Bécancour, au sein du parc industriel et portuaire de la SPIPB. Le projet s'inscrit dans une démarche stratégique de développement et de réaménagement stratégique visant à améliorer les capacités opérationnelles du port de Bécancour et permettrait de résoudre les problématiques suivantes : - Lorsqu'un navire de grand gabarit est amarré au poste à quai B2, une partie de celui-ci dépasse l'extrémité intérieur du quai, actuellement d'une longueur insuffisante. Cette situation crée un risque de collision entre le navire et l'extrémité du quai lors des manœuvres d'accostage ou de départ, pouvant entraîner des dommages aux infrastructures ou au navire; - Actuellement, les navires accostés au poste à quai B1 peuvent utiliser les installations du poste à quai B2 pour le déchargement du vrac liquide, une configuration qui n'est pas optimale en termes d'efficacité opérationnelle et de sécurité; - Lorsqu'un navire de grand gabarit est amarré au poste à quai B3, son extrémité se retrouve à proximité immédiate du poste à quai B2, ce qui empêche l'accostage d'un autre navire à cet emplacement. En présence d'un navire au quai B2, l'utilisation du poste à quai B3 se trouve ainsi limitée à de petits navires. La solution préconisée pour le prolongement des postes à quai B1 et B2 consiste en la construction d'un duc-d'Albe en cellule de palplanches. Un dragage d'environ 5 000 m³ sera nécessaire dans la darse pour l'élargissement de l'aire d'approche aux navires, afin de fournir des conditions sécuritaires de navigation aux navires qui utiliseront les quais B1 et B2 prolongés.		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère des Transports et de la Mobilité durable	
Direction ou secteur	Direction de l'environnement	
Avis conjoint	Direction générale de la sécurité et du camionnage, Direction générale de la Mauricie-Centre-du-Québec et Direction du transport et de la stratégie maritime	
Région	17 - Centre-du-Québec	
Numéro de référence	3211-04-075	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1

Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact est recevable et je ne souhaite plus être reconsulté sur sa recevabilité
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	

- Thématiques abordées :

Raison d'être du projet / Dragage et gestion des sédiments
- Référence à l'étude d'impact :

Étude d'impact sur l'environnement — Volume 1 : Sections 2.4 et 4.4.3
- Texte du commentaire :

Le projet de prolongement des postes à quai B1-B2 au port de Bécancour s'inscrit dans le cadre global du projet Horizon Bécancour — Modernisation portuaire et du Plan d'action de développement durable 2023-2028 de la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour (SPIPB). Il vise l'expansion des infrastructures portuaires existantes, dans un secteur déjà dédié à de telles activités. La longueur actuelle et la configuration de ces deux postes à quai s'avèrent inadéquates pour assurer une manœuvrabilité sécuritaire des navires de grands gabarits, ce qui restreint également l'utilisation optimale et concomitante des postes à quai B3 et B4 adjacents, voire du poste à quai B5, notamment lors de périodes d'achalandage plus important. Ce projet, qui consiste en la construction d'un duc d'Albe de 40 m en cellule de palplanches pour prolonger le quai B1-B2, ainsi qu'au dragage de la darse à 10,67 m de profondeur (environ 5 000 m³) permettant d'élargir l'aire d'approche aux navires, vise ainsi à fournir des conditions sécuritaires de navigation aux navires qui utiliseront ces postes à quai. Il permettra également au port de Bécancour d'optimiser ses opérations et d'assurer sa compétitivité.

De plus, les choix techniques et les méthodes de réalisation des travaux présentés dans l'étude d'impact sur l'environnement sont similaires à ceux envisagés pour la construction du quai B6, dont l'étude d'impact sur l'environnement a fait l'objet d'une analyse distincte. Il en est de même pour la méthode de dragage et de revalorisation terrestre des sédiments. Comme pour le quai B6, les principaux enjeux identifiés tant sur l'écosystème que sur la poursuite des opérations portuaires pendant et après la phase de construction nous semblent convenablement pris en compte. De même, les impacts globaux et résiduels sur les composantes valorisées de l'environnement sont évalués et les mesures d'atténuation envisagées nous semblent appropriées.

En somme, au regard des éléments soulevé précédemment, aucun enjeu particulier susceptible de remettre en question la réalisation du projet n'a été relevé, sous réserve de la mise en œuvre des mesures d'atténuation et de suivi prévues dans l'étude d'impact sur l'environnement.
- Thématiques abordées :

Circulation routière
- Référence à l'étude d'impact :

Étude d'impact sur l'environnement — Volume 1 : Sections 6.2, 6.3 et 7.5
- Texte du commentaire :

Bien que l'enjeu du maintien de la qualité de vie de la population et des usagers ait été retenu et que certaines activités du projet, comme la circulation et le ravitaillement de la machinerie en milieu terrestre, de même que le transport et la circulation terrestre aient été identifiées comme étant susceptibles d'entraîner des modifications sur les composantes valorisées de l'environnement, aucune augmentation significative de la circulation n'est prévue pour les phases de construction, exploitation et démantèlement du projet Horizon Bécancour. Dans ce contexte, des impacts sont appréhendés uniquement pour l'environnement sonore. Les autres composantes valorisées de l'environnement associées à cet enjeu ont été écartées vu leur faible interaction. L'analyse réalisée par l'initiateur est adéquate et satisfaisante.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Julie Milot	Directrice, Direction de l'environnement		2026/07/24
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			
Cet avis est un avis conjoint de la Direction générale de la sécurité et du camionnage, de la Direction générale de la Mauricie—Centre-du-Québec et de la Direction du transport et de la stratégie maritime. Bien que compilé par la Direction de l'environnement, le contenu de cet avis reste sous la responsabilité de ces unités, selon leurs mandats respectifs.			

2

Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

Choisissez une réponse

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

• Thématiques abordées :

• Référence à l'addenda :

• Texte du commentaire :

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

3

Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?

Choisissez une réponse

Justification :

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Prolongement des postes à quai B1-B2 au port de Bécancour	
Initiateur de projet	Société du parc industriel et portuaire de Bécancour (SPIPB)	
Numéro de dossier	3211-04-075	
Dépôt de l'étude d'impact	2025/06/19	
Présentation du projet :		
Le projet du prolongement des postes à quai B1-B2 au port de Bécancour fait partie du grand projet Horizon Bécancour, tout comme le projet d'agrandissement du port de Bécancour (B6) sur le territoire de la ville de Bécancour (3211-04-073). Le projet est localisé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, dans la ville de Bécancour, au sein du parc industriel et portuaire de la SPIPB. Le projet s'inscrit dans une démarche stratégique de développement et de réaménagement stratégique visant à améliorer les capacités opérationnelles du port de Bécancour et permettrait de résoudre les problématiques suivantes : - Lorsqu'un navire de grand gabarit est amarré au poste à quai B2, une partie de celui-ci dépasse l'extrémité intérieur du quai, actuellement d'une longueur insuffisante. Cette situation crée un risque de collision entre le navire et l'extrémité du quai lors des manœuvres d'accostage ou de départ, pouvant entraîner des dommages aux infrastructures ou au navire; - Actuellement, les navires accostés au poste à quai B1 peuvent utiliser les installations du poste à quai B2 pour le déchargement du vrac liquide, une configuration qui n'est pas optimale en termes d'efficacité opérationnelle et de sécurité; - Lorsqu'un navire de grand gabarit est amarré au poste à quai B3, son extrémité se retrouve à proximité immédiate du poste à quai B2, ce qui empêche l'accostage d'un autre navire à cet emplacement. En présence d'un navire au quai B2, l'utilisation du poste à quai B3 se trouve ainsi limitée à de petits navires. La solution préconisée pour le prolongement des postes à quai B1 et B2 consiste en la construction d'un duc-d'Albe en cellule de palplanches. Un dragage d'environ 5 000 m³ sera nécessaire dans la darse pour l'élargissement de l'aire d'approche aux navires, afin de fournir des conditions sécuritaires de navigation aux navires qui utiliseront les quais B1 et B2 prolongés.		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	
Direction ou secteur	Direction régionale de la gestion de la faune de la Mauricie et du Centre-du-Québec	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	17 - Centre-du-Québec	
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1

Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	

- Thématiques abordées : - Référence à l'étude d'impact : - Texte du commentaire :	Période de réalisation des travaux 4.8 Calendrier de réalisation 4.8.1.1 Hypothèses Plusieurs périodes de restriction ou de travaux sont présentées dans l'étude d'impact. Dans le calendrier des travaux (section 4.8) deux périodes distinctes sont présentées pour les travaux de dragage et de vibrofonçage alors que, dans les mesures d'atténuation (section 7.2.2.1), une seule période est présentée. Dans la section « Réduction du bruit subaquatique » une des mesures d'atténuation mentionnée est : « <u>Respecter au mieux</u> la période d'exclusion de travaux bruyants, du 1^{er} avril au 15 juillet, en évitant les activités de vibrofonçage et de battage durant les périodes les plus sensibles pour le poisson ». Les périodes de réalisation des travaux dans l'habitat du poisson du MELCCFP sont disponibles en ligne Périodes de réalisation d'activités dans l'habitat du poisson Gouvernement du Québec. La période du 15 juillet au 1^{er} avril est adaptée pour les espèces présentes dans le secteur des travaux du quai B1-B2 et frayant au printemps ainsi que pour les migrations de fraie et les œufs et les larves dérivantes près de la zone des travaux. L'initiateur devrait clarifier la période de protection pour la faune aquatique qui sera appliquée et ajuster le cas échéant le calendrier des travaux prévus dans l'habitat du poisson.
- Thématiques abordées : - Référence à l'étude d'impact : - Texte du commentaire :	Chasse, pêche et piégeage 5.4.5.3. La section sur la chasse, la pêche et le piégeage est incomplète. Il y est d'abord fait mention de l'article 11 du Plan de gestion de la pêche du Québec. Celui-ci vise les activités de pêche commerciale et détaille les zones ainsi que les engins autorisés. Ainsi, le port de Bécancour est situé dans une zone où la pêche commerciale est autorisée. Le secteur du quai B6 a d'ailleurs déjà été utilisé à cette fin, comme décrit dans le rapport du Ministère cité notamment à la section 5.3.2.1.1. (MFFP, 2018). Pour les modalités de la pêche sportive, ce sont les dispositions du Règlement de pêche du Québec qui s'applique. Toutefois, le port de Bécancour est situé dans la zone 7 telle que décrite, mais il est dans une zone d'exception pour laquelle des modalités spécifiques y sont appliquées. L'initiateur devrait rectifier l'information et ajuster l'évaluation de l'impact du projet en ajoutant la pêche commerciale à l'analyse, si des permis sont encore délivrés dans ce secteur par le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec.
- Thématiques abordées : - Référence à l'étude d'impact : - Texte du commentaire :	Faune aquatique 5.3.2.1.2 Ichtyofaune et 7.2.1.1 Comme les travaux sont situés en zone profonde dans le secteur près du chenal maritime, la section sur l'Ichtyofaune devrait inclure un meilleur portrait des espèces, dont au moins un des stades de vie sensible est pélagique (par exemple, dérive ou développement des œufs et des larves dans la colonne d'eau) ainsi que des espèces migratrices au fleuve (Mingelbier et collab., 2016). La zone élargie de l'étude inclut certaines de ces espèces qui sont listées dans le tableau 5.3.4. Cependant, elles ne sont pas toutes présentes ni bien intégrées dans le contexte des travaux prévus pour le prolongement des quais B1-B2. De récentes études réalisées par le MELCCFP (études sur l'ichtyoplancton - données en processus de publication qui seront transmises à l'initiateur) démontrent que des œufs et des larves de bar rayé (<i>Morone saxatilis</i>) et d'aloise savoureuse (<i>Alosa sapidissima</i>) dérivent dans le chenal maritime dans le secteur du port de Bécancour au printemps entre mai et juin. Ainsi une période de réalisation des travaux du 15 juillet au 1^{er} avril (Périodes de réalisation d'activités dans l'habitat du poisson Gouvernement du Québec) tant pour le dragage que pour le vibrofonçage et le battage, permettrait d'éviter des impacts sur ce stade de vie vulnérable. Pour les espèces migratrices, s'ajoutent à celles mentionnées dans la section 7.2.1.1-Tableau 7.2, le bar rayé qui effectue notamment une migration de l'aval du fleuve (estuaire du Saint-Laurent) vers le lac Saint-Pierre (LSP), suivi d'un retour dans l'estuaire entre avril et juin (migration de reproduction) ainsi qu'une seconde migration automnale de l'estuaire vers des habitats d'hivernage trouvés, entre autres, dans l'archipel du LSP (septembre-octobre). D'autres espèces effectuent aussi des migrations annuelles ou bisannuelles dans le secteur du port de Bécancour, dont le doré jaune (<i>Sander vitreus</i>; avril-mai et septembre-novembre), le doré noir (<i>Sander canadensis</i>; mai-juin et septembre-novembre), l'esturgeon jaune (avril-juin) et l'esturgeon noir (juin-août). Le grand corégone, pour sa part, fait une migration automnale lors de sa reproduction. Plusieurs de ces espèces font actuellement l'objet de suivi des déplacements par télémétrie par le MELCCFP (données non publiées). L'initiateur devrait compléter l'information des sections portant sur l'ichtyofaune ainsi que l'évaluation des impacts des travaux (dragage et bruit subaquatique) en considérant les espèces dont certains stades de vie sont pélagiques et les périodes de migration printanière et automnale des principales espèces du fleuve Saint-Laurent.

Mingelbier, M., Y. Paradis, P. Brodeur, V. de la Chenelière, F. Lecomte, D. Hatin et G. Verreault. 2016. Gestion des poissons d'eau douce et migrateurs dans le Saint-Laurent : mandats, enjeux et perspectives. Le Naturaliste Canadien. Volume 140, numéro 2, été 2016, p. 74–90 - [Gestion des poissons d'eau douce et migrateurs da... – Le Naturaliste canadien – Érudit](#)

Informations supplémentaires :
[Plan de gestion du bar rayé 2026 - Document synthèse](#)
[Projet bar rayé aux Îles de Sorel \(2019 à 2021\) - Conseil des Abénakis d'Odanak](#)

- Thématiques abordées :
 - Référence à l'étude d'impact :
 - Texte du commentaire :

Bruit subaquatique

5.2.12.2; 7.2.1.1; Volume 4 Annexe E

 - La note technique ne présente pas les intervalles de température de l'eau et des variables hydrauliques utilisées comme intrants aux simulations ni les sources des données (ex. : bathymétrie, nature du fond). La note technique ne présente pas non plus comment la propagation du bruit pourrait varier en fonction de la période de l'année où les activités concernées seraient réalisées (ex. : variations saisonnières des températures de l'eau et du régime hydrologique, présence d'un couvert de glace).
 - L'initiateur devrait fournir les informations concernant les intervalles des variables considérées ainsi que les sources de données utilisées pour les intrants aux simulations.**
 - L'initiateur devrait présenter comment la propagation du bruit pourrait varier en fonction des périodes de l'année, notamment en considérant les variations saisonnières des températures de l'eau et du régime hydrologique et de glace.**
 - Le tableau 2-2 présente les paramètres considérés pour les simulations du bruit sous-marin pour chaque activité, notamment une variable de quantité. Selon la compréhension du Ministère, les quantités présentées pour les activités de vibrofonçage et de battage correspondent à un nombre de pieux ou de palplanches implantées. Le même tableau présente des intervalles de durée quotidienne pour ces mêmes activités. Toutefois, aucune information n'est présentée concernant le nombre de coups individuels de battage quotidien. Cette information permettrait de relativiser l'impact appréhendé.
 - L'initiateur devrait fournir l'information concernant le nombre de coups de battage quotidien prévus.**
 - La note technique montre que des impacts, découlant de l'exposition quotidienne des poissons à un bruit continu, sont prévus à des distances allant jusqu'à plusieurs milliers de mètres selon les activités réalisées, mais aucune information concernant les espèces (notamment selon l'anatomie de la vessie natatoire), leur statut (EMVS) et les stades de vie (œufs, alevins, juvéniles, adultes) concernés n'est présentée. Les conséquences biologiques de tels impacts (ex. : effets physiques, effets sur la perception de l'environnement, modifications comportementales, effets chroniques liés au stress, effets indirects notamment sur les sources d'alimentation) sont pour leur part brièvement documentées dans les sections 5.2.12.2 et 7.2.1.1.
 - Les impacts sur les activités de pêche récréative, commerciale ou autochtone, le cas échéant, ne sont pas non plus présentés.
 - Les impacts sur les invertébrés aquatiques, comme les moules et les crustacés aquatiques, ne sont pas non plus présentés.
 - Considérant que de nouvelles publications, non citées dans la note technique*, pourraient être utilisées afin de compléter l'information :
 - L'initiateur devrait décrire les impacts de la propagation du bruit sur les poissons et autres organismes aquatiques en considérant les espèces présentes, leur statut, leur anatomie et leur stade de vie;**
 - L'initiateur devrait décrire les impacts attendus sur les poissons dont dépendent les activités de pêche récréative, commerciale et autochtone, le cas échéant.**

* Barbeau, J., Mazzei, R., Rodríguez, M. A., & Proulx, R. (2024). Fish responses to underwater sounds depend on auditory adaptations: An experimental test of the effect of motorboat sounds on the fish community of a large fluvial lake. *Ecology and Evolution*, 14, e10946. <https://doi.org/10.1002/ece3.10946>.

MPO. 2004. Évaluation des renseignements scientifiques sur les impacts des bruits sismiques sur les poissons, les invertébrés, les tortues et les mammifères marins. *Rapport sur l'état des habitats* 2004/002. <https://waves-vagues.dfo-mpo.gc.ca/library-bibliotheque/336647.pdf>.

* MPO. 2024. Document d'information sur le bruit sous-marin et ses impacts. Numéro 23-2345. <https://waves-vagues.dfo-mpo.gc.ca/library-bibliotheque/41255975.pdf>.

* Mangelbier, M., Chion, C., Lacroix, D., Roca, I.T., Senecal, J.F. 2023. Open-Air Acoustic Laboratory in a World Biosphere Reserve: The Case of Lake Saint-Pierre, Canada. In: Popper, A.N., Sisneros, J., Hawkins, A.D., Thomsen, F. (eds) *The Effects of Noise on Aquatic Life*. Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-031-10417-6_112-1.

Popper, A.N., Hawkins, A.D., Fay, R.R., Mann, D.A. et coll. 2014. Sound exposure guidelines : for fishes and sea turtles. Technical report, ASA S3/SC1.4 TR-2014.

Popper, A.N., Hawkins, A.D. An overview of fish bioacoustics and the impacts of anthropogenic sounds on fishes. *J Fish Biol.* 2019; 94: 692–713. <https://doi.org/10.1111/jfb.13948>.

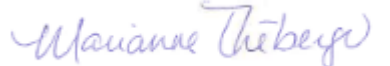
* Roca, I.T., Proulx, R., Chion, C. *et al.* Comprehensive synthesis of the diversity of hearing abilities and sound production mechanisms of freshwater fish species found in northeastern North America. *Rev Fish Biol Fisheries* **35**, 1369–1382 (2025). <https://doi.org/10.1007/s1160-025-09961-8>

- La note technique ne traite pas des fréquences auxquelles seront produits les bruits alors que cette composante est directement liée à la capacité des poissons à percevoir le bruit.
 - **L'initiateur devrait présenter l'intervalle des fréquences auxquelles seront produits les bruits et présenter comment cette composante affecte le poisson et les autres organismes aquatiques.**

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Thématiques abordées : Référence à l'étude d'impact : Texte du commentaire : | <p>Compensation et suivi de la faune ichtyologique et de l'habitat du poisson</p> <p>10.2 Programme préliminaire de compensation – Milieux hydriques et habitat du poisson; 11.4.2 Suivi préliminaire de l'ichtyofaune et habitat du poisson</p> <p>En fonction du projet de compensation qui sera accepté pour le quai B6, auquel les pertes d'habitat du projet de prolongement du quai B1-B2 seraient ajoutées, un suivi faunique pourrait être exigé par le MELCCFP.</p> |
|--|--|

L'initiateur devrait intégrer aux sections 10.2 et 11.4.2 les éventuelles exigences du MELCCFP pour le projet de compensation et pour le suivi faunique.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Marianne Théberge	Biologiste		2026/07/28
Pascale Dombrowski, M. Sc.	Directrice régionale		2026/07/28

Clause(s) particulière(s) :

2

Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

Choisissez une réponse

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

3

Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?

Choisissez une réponse

Justification :

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Prolongement des postes à quai B1-B2 au port de Bécancour	
Initiateur de projet	Société du parc industriel et portuaire de Bécancour (SPIPB)	
Numéro de dossier	3211-04-075	
Dépôt de l'étude d'impact	2025/06/19	
Présentation du projet :		
Le projet du prolongement des postes à quai B1-B2 au port de Bécancour fait partie du grand projet Horizon Bécancour, tout comme le projet d'agrandissement du port de Bécancour (B6) sur le territoire de la ville de Bécancour (3211-04-073). Le projet est localisé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, dans la ville de Bécancour, au sein du parc industriel et portuaire de la SPIPB. Le projet s'inscrit dans une démarche stratégique de développement et de réaménagement stratégique visant à améliorer les capacités opérationnelles du port de Bécancour et permettrait de résoudre les problématiques suivantes : - Lorsqu'un navire de grand gabarit est amarré au poste à quai B2, une partie de celui-ci dépasse l'extrémité intérieur du quai, actuellement d'une longueur insuffisante. Cette situation crée un risque de collision entre le navire et l'extrémité du quai lors des manœuvres d'accostage ou de départ, pouvant entraîner des dommages aux infrastructures ou au navire; - Actuellement, les navires accostés au poste à quai B1 peuvent utiliser les installations du poste à quai B2 pour le déchargement du vrac liquide, une configuration qui n'est pas optimale en termes d'efficacité opérationnelle et de sécurité; - Lorsqu'un navire de grand gabarit est amarré au poste à quai B3, son extrémité se retrouve à proximité immédiate du poste à quai B2, ce qui empêche l'accostage d'un autre navire à cet emplacement. En présence d'un navire au quai B2, l'utilisation du poste à quai B3 se trouve ainsi limitée à de petits navires. La solution préconisée pour le prolongement des postes à quai B1 et B2 consiste en la construction d'un duc-d'Albe en cellule de palplanches. Un dragage d'environ 5 000 m³ sera nécessaire dans la darse pour l'élargissement de l'aire d'approche aux navires, afin de fournir des conditions sécuritaires de navigation aux navires qui utiliseront les quais B1 et B2 prolongés.		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Environnement et Changement climatique Canada	
Direction ou secteur	Direction des activités de protection de l'environnement	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	06 - Montréal	
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1

Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	

- Thématiques abordées :
 - Référence à l'étude d'impact :
- Oiseaux migrateurs et Oiseaux migrateurs en péril
CIMA+, 2026. Étude d'impact sur l'environnement – Projet Horizon Bécancour – Prolongement des postes à quai B1 et B2. Société du parc industriel et portuaire de Bécancour. Version finale (Z0024593), 350 p. + annexes.

ÉTAT DE RÉFÉRENCE

Oiseaux migrateurs

L'initiateur du projet, la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour (SPIPB), présente un état de référence de l'avifaune à la section 5.3.2.3 de son rapport d'étude d'impact. L'état de référence est réalisé à partir d'une étude sectorielle de caractérisation écologique de l'Avifaune (CIMA+, 2026) disponible à l'Annexe J de l'Étude d'impact. Cette étude intègre les données de Stantec 2023 et Qualitas 2015 et 2018. Dans le cadre de cette étude, la base de données eBird a été consultée. En plus de discuter des résultats obtenus lors de ces études, l'initiateur du projet présente les résultats sous forme de tableaux de dénombrement et d'écoute et les stations sont, quant à elles, représentées sur une carte.

Les inventaires réalisés en 2025 (CIMA+, 2026) ont permis de localiser 4 cavités potentielles de nidification de Grand Pic dans le marécage MH8 et en périphérie de la Cellule C. L'étude sectorielle mentionne qu'un suivi de ces cavités pourrait être effectué dans le futur afin de valider si elles sont occupées ou non. La présence du Grand héron et du Héron vert dans la zone d'étude locale a également été confirmée lors des inventaires réalisés durant les périodes de migration printanière et automnale (Tableau 5.3.7).

Recommandations

En raison de 2 projets impliquant des travaux de dragage (quai B1-B2 et quai B6) et affectant les secteurs à proximité de la Cellule C et dans la Cellule A, ECCC est d'avis qu'il serait souhaitable de :

- Confirmer la présence ou l'absence de cavités de nidification du Grand Pic, de nids de Grand héron et de Héron vert dans l'aire du projet ainsi que leur occupation par un oiseau migrateur, le cas échéant.
- Consulter la fiche d'information sur la protection des nids en vertu du Règlement sur les oiseaux migrateurs (2022).
- Si requis, indiquer les mesures qui seront mises en place pour éviter de détruire des nids de Grand héron, de Héron vert et de Grand Pic spécifiquement, trois espèces dont les nids sont protégés toute l'année en vertu du Règlement sur les oiseaux migrateurs (2022).

Oiseaux migrateurs en péril

Les espèces fauniques à statut particulier sont traitées à la section 5.3.2.7, et celle-ci inclut les oiseaux migrateurs en péril présents dans la zone d'étude locale. Cette section s'appuie sur une caractérisation écologique des espèces à statut particulier (CIMA+, 2026) disponible à l'Annexe G de l'Étude d'impact. Le tableau 5.3.11 identifie 5 espèces d'oiseaux migrateurs en péril dont la présence a été confirmée dans la zone d'étude locale. Les espèces migratrices ayant un statut menacé en vertu de la LEP sont le Goglu des prés, la Grive des bois, la Paruline du Canada et le petit Blongios. Le Pioui de l'Est, quant à lui, a un statut préoccupant.

L'initiateur a retenu la cellule A comme lieu d'assèchement des sédiments avant leur gestion finale. Or, l'étude d'impact mentionne qu'aucune station d'inventaire d'oiseau chanteur ou d'avifaune migratrice, ni transect de recherche de nid, n'a été réalisé dans la cellule A lors des inventaires par CIMA+ en 2025. L'habitat des milieux MH5 et MH6 de la cellule A (peuplée essentiellement de roseau commun (MH5) et d'un marécage arbustif à saule (MH6)) était jugé de faible qualité pour supporter un cortège d'oiseaux diversifié. Une occurrence de Grèbe à bec bigarré a tout de même été rapportée au niveau de la cellule A (spécifiquement au MH5).

Selon ECCC, l'information présentée dans l'étude d'impact est insuffisante pour conclure que les milieux de la cellule A ne sont pas des habitats potentiels pour certaines espèces d'oiseaux migrateurs. L'initiateur n'a pas non plus fait la démonstration que ces habitats ne correspondaient pas aux caractéristiques d'habitats recherchés par des espèces d'oiseaux migrateurs en péril. Étant donné que la cellule A est une composante importante du projet, ECCC est préoccupé par l'absence de données ou d'inventaires effectués dans les milieux MH5 et MH6. Dans ce contexte, il nous apparaît important de documenter l'utilisation de ce milieu par les oiseaux migrateurs, particulièrement ceux en péril.

Recommandation :

- À l'aide de données existantes et/ou de données d'inventaire, compléter l'état de référence afin de brosser un portrait de l'utilisation des habitats de la cellule A par les oiseaux migrateurs, en portant une attention spéciale aux espèces migratrices qui sont en péril.

ÉVALUATION DES IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION

Dérangement et période de nidification

Pour l'analyse des impacts de son projet, l'initiateur a retenu comme composante valorisée de l'environnement, les oiseaux aquatiques pour la phase de construction seulement. L'initiateur est d'avis que les oiseaux ne seront pas dérangés par le bruit puisque le port est déjà une source de bruit et de dérangement anthropique. Il mise sur l'adaptation de la faune aviaire, au dérangement ambiant et à la présence d'espace d'aussi bonne qualité à proximité tels que les ACOA de la Pointe aux Roches et de l'Île Montesson. Également, l'initiateur considère qu'en appliquant la période de restriction pour le poisson, soit du 1er avril au 15 juillet, la période de migration printanière pour l'avifaune sera protégée des travaux bruyants en eaux, tels que le plantage des palplanches. ECCC tient à signaler que la période de restriction pour le poisson ne couvre pas la période générale de nidification pour le secteur de Bécancour, qui s'étend jusqu'à la fin août. Ainsi, le dérangement

ment occasionné par le bruit et les vibrations liés aux travaux pourrait perturber la nidification des oiseaux présents et mener à une réduction de leur succès de reproduction.

L'initiateur mentionne qu'il évitera, « dans la mesure du possible » les travaux de débroussaillage, de coupe d'arbres et de retrait de la végétation lors de la période de reproduction des oiseaux entre le 12 avril et le 28 août. ECCC est d'avis que l'initiateur devrait éviter de réaliser des travaux de coupe d'arbres, de débroussaillage et de retrait de la végétation pendant la période générale de nidification du secteur de Bécancour, soit du 1er avril au 31 août. Si des travaux devaient avoir lieu durant cette période, l'initiateur devra prévoir et présenter les mesures de surveillance et d'atténuation qu'il mettra en place afin d'éviter de tuer ou blesser des oiseaux migrateurs ou de perturber ou détruire leurs œufs ou leurs nids. De plus, il n'est pas clair si certains types de travaux, par exemple du terrassement ou du nivellement, pourraient être effectués durant cette période. Le cas échéant, ECCC est d'avis que de telles activités pourraient avoir des effets négatifs potentiels advenant que des espèces nichant au sol soient présentes dans la zone des travaux ou à proximité.

Recommandations :

- Éviter de réaliser de travaux de coupe d'arbres, de débroussaillage et de retrait de la végétation pendant la période générale de nidification du secteur de Bécancour soit du 1^{er} avril au 31 août.
- Identifier et décrire toutes les mesures d'atténuation, de surveillance et de suivi qui seront mises en œuvre pour réduire le risque pour les oiseaux migrateurs, leurs nids et leurs œufs, et ce, pour toutes les activités, particulièrement si certaines d'entre elles sont réalisées durant la période de nidification.
- Prendre en considération toutes les espèces d'oiseaux migrateurs pouvant être potentiellement présentes dans la zone d'étude lors de l'élaboration de ces mesures d'atténuation.

Perte d'habitats

ECCC est d'avis que tous les impacts sur les oiseaux migrateurs, incluant les oiseaux migrateurs en péril, susceptibles d'être retrouvées dans la zone d'étude locale devraient être considérés dans le cadre de l'évaluation environnementale, et que les effets du projet sur ces espèces soient bien documentés. Cela devrait inclure notamment les pertes d'habitat potentiel pour les oiseaux migrateurs en péril advenant qu'ils puissent utiliser la cellule A, qui sera aménagée pour la disposition des sédiments.

Étant donné que l'initiateur n'a pas établi d'état de référence pour la cellule A, il n'est pas possible d'éliminer la possibilité d'y retrouver un habitat potentiel pour une espèce en péril, tel que le petit Blongios dont la présence a déjà été observée dans la cellule C. ECCC souligne que le programme de rétablissement de l'espèce évalue la perte ou dégradation de l'habitat associée aux milieux humides comme une menace avec un niveau de préoccupation « élevée ». Ainsi, les pertes d'habitat potentiel devraient être évaluées advenant que la cellule A présente des caractéristiques recherchées par le petit Blongios, ou par toute autre espèce d'oiseau migrateur en péril susceptible d'être présente. En effet, outre la superficie perdue (41 459 m²), l'information présentée ne permet pas de conclure qu'il n'y aura pas de perte d'habitat potentiel d'oiseaux migrateurs en péril.

Recommandations :

- Quantifier les pertes temporaires et permanentes d'habitat potentiel pour chacune des espèces d'oiseaux migrateurs en péril potentiellement présentes dans la zone du projet.
- Le cas échéant, démontrer que des habitats présentant les caractéristiques recherchées par ces espèces sont présents à proximité.

Bassin d'assèchement

L'étude d'impact évoque la possibilité que des sédiments contaminés soient gérés dans la cellule A. Or, l'initiateur ne semble pas avoir abordé les impacts potentiels des eaux contaminées, advenant qu'elles soient fréquentées par des oiseaux migrateurs. Les mesures d'atténuation qui seraient mises en œuvre si cette situation se présentait n'ont pas non plus été identifiées.

Recommandation :

- Indiquer si la fréquentation par les oiseaux migrateurs des bassins d'assèchement contenant des eaux potentiellement contaminées pourrait avoir des effets sur ceux-ci et si oui, identifier et détailler toutes les mesures d'évitement, d'atténuation, de surveillance et de suivi que l'initiateur s'engage à mettre en œuvre afin d'éviter ou d'amoindrir les effets sur les oiseaux migrateurs et les oiseaux migrateurs en péril.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Linda Roberge	Analyste aux évaluations environnementales		2026/07/29
Karine Menezes	Cheffe Section évaluation environnementale et soutien expert		2026/07/29
Clause(s) particulière(s) :			

2

Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

Choisissez une réponse

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

3

Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?

Choisissez une réponse

Justification :

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Prolongement des postes à quai B1-B2 au port de Bécancour	
Initiateur de projet	Société du parc industriel et portuaire de Bécancour (SPIPB)	
Numéro de dossier	3211-04-075	
Dépôt de l'étude d'impact	2025/06/19	
Présentation du projet : Le projet du prolongement des postes à quai B1-B2 au port de Bécancour fait partie du grand projet Horizon Bécancour, tout comme le projet d'agrandissement du port de Bécancour (B6) sur le territoire de la ville de Bécancour (3211-04-073). Le projet est localisé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, dans la ville de Bécancour, au sein du parc industriel et portuaire de la SPIPB. Le projet s'inscrit dans une démarche stratégique de développement et de réaménagement stratégique visant à améliorer les capacités opérationnelles du port de Bécancour et permettrait de résoudre les problématiques suivantes : - Lorsqu'un navire de grand gabarit est amarré au poste à quai B2, une partie de celui-ci dépasse l'extrémité intérieur du quai, actuellement d'une longueur insuffisante. Cette situation crée un risque de collision entre le navire et l'extrémité du quai lors des manœuvres d'accostage ou de départ, pouvant entraîner des dommages aux infrastructures ou au navire; - Actuellement, les navires accostés au poste à quai B1 peuvent utiliser les installations du poste à quai B2 pour le déchargement du vrac liquide, une configuration qui n'est pas optimale en termes d'efficacité opérationnelle et de sécurité; - Lorsqu'un navire de grand gabarit est amarré au poste à quai B3, son extrémité se trouve à proximité immédiate du poste à quai B2, ce qui empêche l'accostage d'un autre navire à cet emplacement. En présence d'un navire au quai B2, l'utilisation du poste à quai B3 se trouve ainsi limitée à de petits navires. La solution préconisée pour le prolongement des postes à quai B1 et B2 consiste en la construction d'un duc-d'Albe en cellule de palplanches. Un dragage d'environ 5 000 m3 est nécessaire dans la darse pour l'élargissement de l'aire d'approche aux navires, afin de fournir des conditions sécuritaires de navigation aux navires qui utiliseront les quais B1 et B2 prolongés.		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de la Sécurité intérieure	
Direction ou secteur	Direction régionale de la sécurité civile et de la sécurité incendie de la Mauricie et du Centre-du-Québec	
Avis conjoint	Centre d'expertise en gestion des risques d'incidents maritimes (CEGRIM)	
Région	17 - Centre-du-Québec	
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1

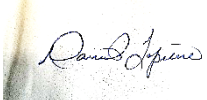
Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le	L'étude d'impact est recevable et je ne souhaite plus être reconsulté sur sa recevabilité
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
À l'étape de l'acceptabilité environnementale, le ministère de la Sécurité intérieure (MSI) souhaite que l'étude d'impact fasse état de l'incidence qu'aura le prolongement des postes à quai B1 et B2 sur l'augmentation du transport maritime et sur la gestion des risques liés aux matières dangereuses, considérant que ces travaux auront un impact sur la bonification de l'efficacité opérationnelle au port de Bécancour.	

Dans cette optique, le MSI estime qu’une analyse de risques liée à la finalité du projet devrait être effectuée. Cette démarche vise à assurer que les risques présents dans la zone portuaire soient bien documentés et que les mesures et activités requises pour prévenir les accidents, en atténuer les conséquences potentielles et se préparer à y répondre soient prévues. L’analyse de risques devrait notamment prendre en considération les éléments suivants :

- La liste des matières dangereuses présentes sur le site, incluant l’emplacement des lieux d’entreposage , ainsi que les nouveaux produits, les volumes et le temps d’entreposage ;
- L’analyse des scénarios d’accidents susceptibles de survenir, l’estimation des conséquences et les zones d’impacts potentiels.
- L’inventaire des éléments exposés et potentiellement vulnérables dans le milieu environnant susceptibles d’être affectés en cas d’accident (prises d’eau, garderies, hôpitaux, etc.).
- L’implication de l’accroissement du trafic maritime sur les risques d’incidents maritimes serait à évaluer.
- Les mesures de prévention envisagées, dont celles menant à la réduction des risques à la source.

Le MSI considère que la démarche d’analyse de risques devrait se conclure par un engagement de la SPIBB d’actualiser son plan de mesures d’urgence en conséquence et d’en faire le dépôt auprès de la Ville de Bécancour. La mise à jour du PMU devrait par ailleurs permettre à la SPIBB de parfaire certaines sections et de réfléchir à sa bonification, notamment en ce qui a trait à l’arrimage du PMU avec le plan de sécurité civile de la Ville de Bécancour pour la préparation des intervenants advenant un accident dans la zone portuaire et pour la communication des risques à la population (sensibilisation, consignes de sécurité, etc.).

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Catherine Chamberland	Conseillère en sécurité civile		2026/07/30
Daniel Lapierre	Conseiller aux urgences maritimes		2026/07/30
Sylvain Gallant	Directeur régional		2026/07/30
Clause(s) particulière(s) :			

2

Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l’initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l’étude d’impact recevable? C’est-à-dire qu’elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d’expertise de votre direction, les éléments essentiels à l’analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

Choisissez une réponse

Si l’étude d’impact n’est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l’analyse environnementale subséquente ?

Thématiques abordées :

Référence à l’addenda :

Texte du commentaire :

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
-----	-------	-----------	------

Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d’être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l’acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d’atténuation ou de suivi.

3

Avis d’acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l’initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?		Choisissez une réponse	
Justification :			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

Au besoin, utilisez l’emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Au besoin, utilisez l’emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Prolongement des postes à quai B1-B2 au port de Bécancour	
Initiateur de projet	Société du parc industriel et portuaire de Bécancour (SPIPB)	
Numéro de dossier	3211-04-075	
Dépôt de l'étude d'impact	2025/06/19	
Présentation du projet :		
Le projet du prolongement des postes à quai B1-B2 au port de Bécancour fait partie du grand projet Horizon Bécancour, tout comme le projet d'agrandissement du port de Bécancour (B6) sur le territoire de la ville de Bécancour (3211-04-073). Le projet est localisé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, dans la ville de Bécancour, au sein du parc industriel et portuaire de la SPIPB. Le projet s'inscrit dans une démarche stratégique de développement et de réaménagement stratégique visant à améliorer les capacités opérationnelles du port de Bécancour et permettrait de résoudre les problématiques suivantes : - Lorsqu'un navire de grand gabarit est amarré au poste à quai B2, une partie de celui-ci dépasse l'extrémité intérieur du quai, actuellement d'une longueur insuffisante. Cette situation crée un risque de collision entre le navire et l'extrémité du quai lors des manœuvres d'accostage ou de départ, pouvant entraîner des dommages aux infrastructures ou au navire; - Actuellement, les navires accostés au poste à quai B1 peuvent utiliser les installations du poste à quai B2 pour le déchargement du vrac liquide, une configuration qui n'est pas optimale en termes d'efficacité opérationnelle et de sécurité; - Lorsqu'un navire de grand gabarit est amarré au poste à quai B3, son extrémité se retrouve à proximité immédiate du poste à quai B2, ce qui empêche l'accostage d'un autre navire à cet emplacement. En présence d'un navire au quai B2, l'utilisation du poste à quai B3 se trouve ainsi limitée à de petits navires. La solution préconisée pour le prolongement des postes à quai B1 et B2 consiste en la construction d'un duc-d'Albe en cellule de palplanches. Un dragage d'environ 5 000 m³ sera nécessaire dans la darse pour l'élargissement de l'aire d'approche aux navires, afin de fournir des conditions sécuritaires de navigation aux navires qui utiliseront les quais B1 et B2 prolongés.		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation	
Direction ou secteur	Direction régionale du Centre-du-Québec	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	17 - Centre-du-Québec	
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1

Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact est recevable et le projet est acceptable dans sa forme actuelle, donc je ne souhaite plus être reconsultée sur ce projet
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
• Thématiques abordées : • Référence à l'étude d'impact : 5. Description du milieu récepteur 5.4 Milieu humain – 5.4.4 Aménagement du territoire	

- Texte du commentaire :
 - Thématiques abordées :
 - Référence à l'étude d'impact :
 - Texte du commentaire :

Pour la délimitation du territoire agricole au plan 5.4.2 - Utilisation du territoire (page 245 sur 372 du PDF), l'initiateur n'a pas intégré les inclusions à la zone agricoles à l'est du Parc industriel Laprade et au sud de l'autoroute 20 dans le même secteur.

Nous demandons à l'initiateur de corriger cette carte et les autres, le cas échéant, en intégrant ces inclusions. Pour ce faire, il peut consulter les décisions numéros 026781 et 411265 de la CPTAQ ainsi que le décret gouvernemental 467-2022, 23 mars 2022.

4. Description du projet

4.5 Présentation de la solution retenue – 4.5.3.5 Entreposage final

L'initiateur semble bien au fait des limitations et des contraintes liées à l'entreposage des sédiments sur des terres agricoles.

Bien que cet aspect relève principalement de l'application de règlements sous la responsabilité du MELCCFP, nous souhaitons formuler quelques commentaires à titre de rappel.

Nous désirons souligner l'importance d'un accompagnement en amont par un agronome et un ingénieur agricole auprès des producteurs concernés afin de vérifier, notamment, l'état du réseau hydrique de leurs champs et de s'assurer que l'entreposage de sédiments asséchés n'entraîne pas de conséquences à long terme.

Enfin, en zone agricole permanente, toute amélioration foncière favorisant la pratique de l'agriculture qui ne répondrait pas aux critères des articles 22 à 25 du *Règlement sur l'autorisation d'aliénation ou d'utilisation d'un lot sans l'autorisation de la Commission de protection du territoire agricole du Québec* (R.L.R.Q. chapitre P-41.1, r. 1.1) devra faire l'objet d'une demande d'autorisation à la Commission.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Mylène Murray	Conseillère en aménagement du territoire et développement Rural		2026/07/28
Karine Giguère	Directrice régionale		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

2

Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

Choisissez une réponse

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'addenda :
- Texte du commentaire :

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d’être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l’acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d’atténuation ou de suivi.

3

Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l’initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?		Choisissez une réponse	
Justification :			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

Au besoin, utilisez l’emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Au besoin, utilisez l’emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Prolongement des postes à quai B1-B2 au port de Bécancour	
Initiateur de projet	Société du parc industriel et portuaire de Bécancour (SPIPB)	
Numéro de dossier	3211-04-075	
Dépôt de l'étude d'impact	2025/06/19	
Présentation du projet : Le projet du prolongement des postes à quai B1-B2 au port de Bécancour fait partie du grand projet Horizon Bécancour, tout comme le projet d'agrandissement du port de Bécancour (B6) sur le territoire de la ville de Bécancour (3211-04-073). Le projet est localisé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, dans la ville de Bécancour, au sein du parc industriel et portuaire de la SPIPB. Le projet s'inscrit dans une démarche stratégique de développement et de réaménagement stratégique visant à améliorer les capacités opérationnelles du port de Bécancour et permettrait de résoudre les problématiques suivantes : - Lorsqu'un navire de grand gabarit est amarré au poste à quai B2, une partie de celui-ci dépasse l'extrémité intérieur du quai, actuellement d'une longueur insuffisante. Cette situation crée un risque de collision entre le navire et l'extrémité du quai lors des manœuvres d'accostage ou de départ, pouvant entraîner des dommages aux infrastructures ou au navire; - Actuellement, les navires accostés au poste à quai B1 peuvent utiliser les installations du poste à quai B2 pour le déchargement du vrac liquide, une configuration qui n'est pas optimale en termes d'efficacité opérationnelle et de sécurité; - Lorsqu'un navire de grand gabarit est amarré au poste à quai B3, son extrémité se retrouve à proximité immédiate du poste à quai B2, ce qui empêche l'accostage d'un autre navire à cet emplacement. En présence d'un navire au quai B2, l'utilisation du poste à quai B3 se trouve ainsi limitée à de petits navires. La solution préconisée pour le prolongement des postes à quai B1 et B2 consiste en la construction d'un duc-d'Albe en cellule de pal-planches. Un dragage d'environ 5 000 m3 sera nécessaire dans la darse pour l'élargissement de l'aire d'approche aux navires, afin de fournir des conditions sécuritaires de navigation aux navires qui utiliseront les quais B1 et B2 prolongés.		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	
Direction ou secteur	Direction de l'analyse des impacts des contaminants sur les milieux aquatiques (DAICMA)	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	03 - Capitale-Nationale	
Numéro de référence	DAICMA-30636	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1

Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

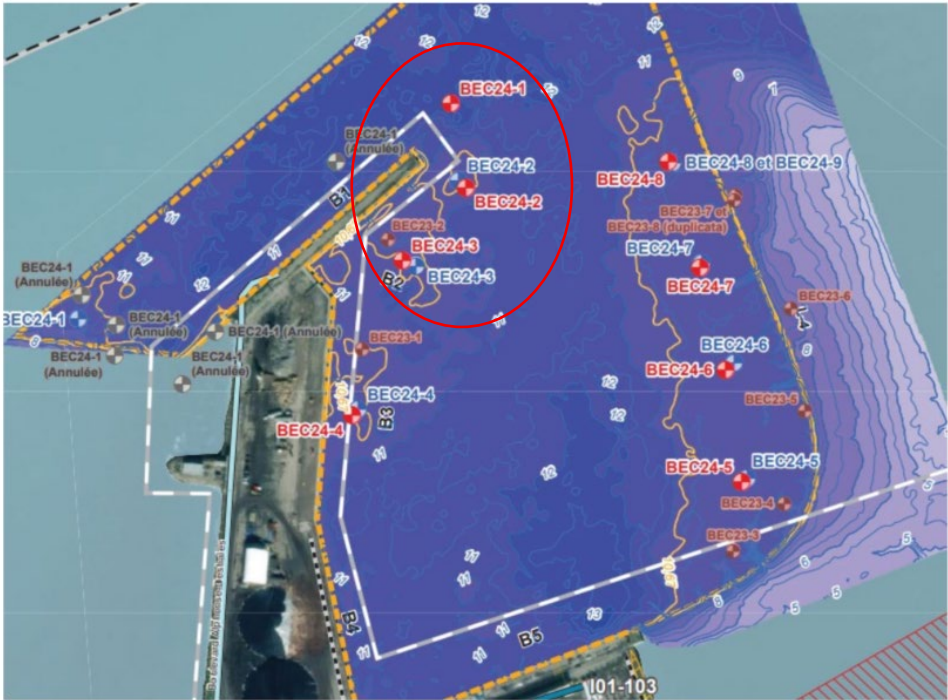
Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	

- Thématiques abordées :
 - Référence à l'étude d'impact :
 - Texte du commentaire :
- Transmission de tous les résultats de caractérisation des sédiments à proximité de l'extrémité des quais B1 et B2**

Volume 3, Annexe B, Étude sectorielle de caractérisation physique – Sédiments et eau de surface (CIMA+, 2026), N.Ref. : Z0024593

À la section 3.1.1, l'initiateur présente un sommaire des résultats d'une étude réalisée par Stantec datée de 2025.

Afin de pouvoir considérer ces résultats dans l'analyse de la présente étude d'impact, l'initiateur doit présenter l'étude complète citée : *Stantec, 2025. Caractérisation environnementale des sédiments autour du port de Bécancour (Québec). Rapport final préparé pour la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour. 22 p. + annexes.* L'étude doit inclure les résultats complets pour chacun des forages et chacun des horizons caractérisés ainsi que les certificats d'analyse, incluant les résultats des stations BEC 24-1, BEC-24-2 (bleu et rouge) et BEC-24-3 (bleu et rouge) et BEC-23-2.



Source : Stantec (2025).

Si d'autres résultats de caractérisation des sédiments échantillonnés au cours des 5 dernières années à plus ou moins 50 m de l'aire à draguer sont disponibles, l'initiateur doit les présenter (rapport complet avec certificats d'analyse).

- Thématiques abordées :
 - Référence à l'étude d'impact :
 - Texte du commentaire :
- Gestion des eaux d'assèchement de la cellule A**

Volume 1, section 4.5.3.4.

L'initiateur doit prévoir un ou des systèmes de traitement de l'eau d'assèchement recueillie dans les deux zones de la cellule A, qui permettront de respecter les critères de rejet. Autrement, il doit prévoir une gestion de l'eau et un traitement hors site.

L'initiateur doit déterminer des seuils d'alerte en fonction des critères de rejet applicables au type de rejet prévu dans son projet et des mesures correctrices en cas de dépassement des seuils. L'initiateur devra déposer une demande d'OER si les modalités de rejet l'exigent, tel que défini à la section 9.1 du document [Calcul et interprétation des objectifs environnementaux de rejet pour les contaminants du milieu aquatique](#) :

Évaluation de la toxicité aiguë pour différents types de rejets			
Type de rejet	Exemple de rejet	Utilisation de la VAFe	OER définis pour les effets chroniques
Rejets uniques	Moins d'un mois	√ ¹	
Rejets récurrents	10 minutes par jour ¹	√ ¹	
	Quelques jours par mois ¹	√ ¹	
	10 minutes plusieurs fois par jour	2	√
	Plus d'une heure tous les jours	2	√
Rejets continus	Plus d'un mois	TGE aiguë ³	√
1. Pour les substances toxiques, persistantes et bioaccumulables, les critères chroniques (CPC(O)) et CFTP) s'appliquent, peu importe la durée du rejet. 2. La TGE aiguë devrait être vérifiée au moment d'un épisode de rejet. 3. Lorsque, pour une substance particulière, la relation entre sa présence dans un type d'effluent et les effets aigus mesurés par les essais de toxicité globale de l'effluent est bien connue, la VAFe peut servir d'indicateur de la TGE.			

- Thématiques abordées :
- Référence à l'étude d'impact :

Caractérisation des sédiments à draguer
Volume 3, 5.B, annexe B, Étude sectorielle de caractérisation physique – Sédiments et eau de surface (CIMA+, 2026), N.Réf. : Z0022433

- Texte du commentaire :

Puisque la caractérisation des sédiments à draguer n'a pas encore été complétée pour les sédiments profonds, leur teneur en contaminant demeure inconnue. Compte tenu de l'historique du site et de la nature des activités qui y ont eu cours jusqu'à présent, les résultats de caractérisation des sédiments profonds pourraient révéler la présence de teneurs en contaminants plus élevées que ce qui a été observé dans les sédiments de surface.

Pour éviter la migration des contaminants qui peuvent affecter le milieu aquatique, nous recommandons que seuls les sédiments dont les teneurs en contaminants sont inférieures ou égales à la concentration d'effets fréquents (CEO) puissent être utilisés comme matériau de remblai derrière le quai B6 ou dans toute infrastructure en contact avec l'eau qui n'est pas complètement étanche. Nous recommandons que tous les matériaux dont les teneurs en contaminants sont supérieures à la CEO soient gérés exclusivement en milieu terrestre.

- Thématiques abordées :
- Texte du commentaire :

- Thématiques abordées :
- Texte du commentaire :

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Gabriel Soumis-Dugas	Écotoxicologue		2026/08/05
Marianne Métivier	Coordonnatrice		2026/08/05
Antoine Caron, pour Charles Cauchon	Directeur		2026/08/05
Clause(s) particulière(s) :			

2

Avis de recevabilité à la suite
du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

Choisissez une réponse

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'addenda :
- Texte du commentaire :

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

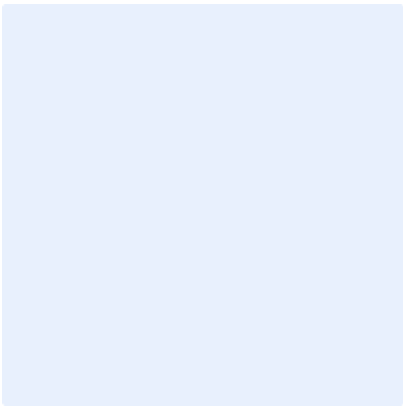
3

Avis d'acceptabilité environnementale du projet

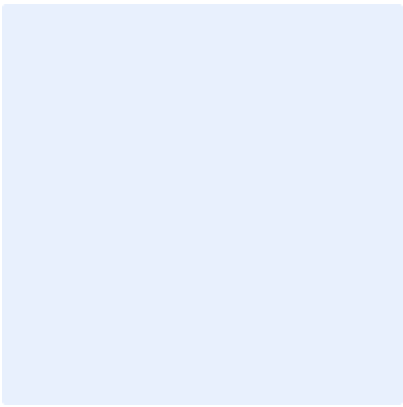
Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?		Choisissez une réponse	
Justification :			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Titre de la figure



Titre de la figure



Titre de la figure

Titre de la figure

Titre de la figure

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Prolongement des postes à quai B1-B2 au port de Bécancour	
Initiateur de projet	Société du parc industriel et portuaire de Bécancour (SPIPB)	
Numéro de dossier	3211-04-075	
Dépôt de l'étude d'impact	2025/06/19	
Présentation du projet :		
Le projet du prolongement des postes à quai B1-B2 au port de Bécancour fait partie du grand projet Horizon Bécancour, tout comme le projet d'agrandissement du port de Bécancour (B6) sur le territoire de la ville de Bécancour (3211-04-073). Le projet est localisé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, dans la ville de Bécancour, au sein du parc industriel et portuaire de la SPIPB. Le projet s'inscrit dans une démarche stratégique de développement et de réaménagement stratégique visant à améliorer les capacités opérationnelles du port de Bécancour et permettrait de résoudre les problématiques suivantes : - Lorsqu'un navire de grand gabarit est amarré au poste à quai B2, une partie de celui-ci dépasse l'extrémité intérieur du quai, actuellement d'une longueur insuffisante. Cette situation crée un risque de collision entre le navire et l'extrémité du quai lors des manœuvres d'accostage ou de départ, pouvant entraîner des dommages aux infrastructures ou au navire; - Actuellement, les navires accostés au poste à quai B1 peuvent utiliser les installations du poste à quai B2 pour le déchargement du vrac liquide, une configuration qui n'est pas optimale en termes d'efficacité opérationnelle et de sécurité; - Lorsqu'un navire de grand gabarit est amarré au poste à quai B3, son extrémité se retrouve à proximité immédiate du poste à quai B2, ce qui empêche l'accostage d'un autre navire à cet emplacement. En présence d'un navire au quai B2, l'utilisation du poste à quai B3 se trouve ainsi limitée à de petits navires. La solution préconisée pour le prolongement des postes à quai B1 et B2 consiste en la construction d'un duc-d'Albe en cellule de palplanches. Un dragage d'environ 5 000 m³ sera nécessaire dans la darse pour l'élargissement de l'aire d'approche aux navires, afin de fournir des conditions sécuritaires de navigation aux navires qui utiliseront les quais B1 et B2 prolongés.		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation	
Direction ou secteur	Direction des eaux intérieures et des politiques des pêches et de l'aquaculture (DEIPPA)	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	03 - Capitale-Nationale	
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1

Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	
• Thématiques abordées : • Référence à l'étude d'impact : Consultation des pêcheurs commerciaux Volume 1. section 3. Démarches d'information et de consultation	

• Texte du commentaire :	L'identification des parties prenantes a débuté dès l'officialisation du projet par la SPIPB, soit au printemps 2024, puis a été bonifiée de manière évolutive en fonction des échanges réalisés. Des démarches visant à informer et à identifier les enjeux des usagers concernés par les impacts des travaux d'agrandissement du port de Bécancour ont été réalisées sous diverses formes, entre autres par des activités d'information et des consultations ciblées. Les tableaux 3.3.1, 3.5.1 et 3.5.2 présentent le nom des organismes rencontrés durant la période de consultation. Les pêcheurs commerciaux et leurs associations ne figurent toutefois pas dans les organismes consultés. Bien que la pêche soit interdite dans le port de Bécancour¹, des pêcheurs commerciaux de poissons d'eau douce exercent leurs activités à proximité et pourraient être touchés par les travaux du projet <i>Horizon Bécancour</i>. Le Plan de gestion de la pêche 2025-2026 du MELCCFP² détermine les endroits, les engins, les espèces et les contingents autorisés ainsi que les périodes d'ouverture à l'égard de la pêche commerciale, en tenant compte des paramètres établis dans le Règlement de pêche du Québec. À partir de ce Plan, le MAPAQ octroie des permis de pêche commerciale. En 2026, pour les secteurs de pêche potentiellement impactés par les travaux au port de Bécancour, 22 permis de pêche ont été alloués à 19 pêcheurs commerciaux. Ils emploient 24 aides-pêcheurs. Au total, ces 19 pêcheurs sont autorisés à pêcher 19 espèces de poissons ainsi que des écrevisses. Considérant ces faits, la SPIPB doit consulter la Fédération des pêcheurs commerciaux d'eau douce du Québec (qui inclue, l'Association des pêcheurs commerciaux du lac Saint-Pierre, et l'Association des pêcheurs commerciaux du secteur pont Laviolette à l'île d'Orléans) ainsi que l'Association des pêcheurs d'anguilles du Québec et inclure les préoccupations de ces regroupements dans l'étude d'impact sur l'environnement. Des mesures de mitigation visant à réduire les impacts négatifs sur la ressource, à favoriser sa conservation à long terme et à limiter les répercussions sur les revenus des pêcheurs commerciaux doivent également y être incluses; <u>Références</u> ¹ Règles et procédures du port de Bécancour. Société du parc industriel et portuaire de Bécancour. 2024 ² Plan de gestion de la pêche 2025-2026. Direction principale de l'expertise sur la faune aquatique du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP). 2025. https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/peche/documents/plan-gestion-peche.pdf
• Thématiques abordées : • Référence à l'étude d'impact : • Texte du commentaire :	<u>Le bruit subaquatique</u> 4.4.2.3; L'étude d'impact indique que l'option préconisée pour le prolongement des quais B1 et B2 sera un Duc-d'Albe en cellule de palplanches. La technique de vibrofonçage sera préconisée pour les travaux d'installation des palplanches. Cette méthode présente l'avantage de générer des pointes de bruit moins intenses que le battage, ce qui limite les dérangements par le bruit. Dans le secteur du prolongement des quais B1 et B2 et de la zone de dragage destinée à l'approche des navires, l'habitat du poisson est fréquenté par des espèces pélagiques, notamment le doré noir, le doré jaune et l'esturgeon jaune, qui font l'objet d'une pêche commerciale. Les effets négatifs sur la santé des poissons et leur comportement dans le cas précis des travaux d'agrandissement du port de Bécancour devraient être davantage détaillés dans l'étude d'impact; La SPIPB doit prendre en considération dans l'étude d'impact, que l'évitement des zones bruyantes par les poissons, bien qu'il puisse réduire leur exposition au bruit, pourrait aussi diminuer leur présence dans les secteurs de pêche commerciale voisins, entraînant des pertes de revenus et, dans certains cas, l'interruption des activités de pêche; La SPIPB doit tenir compte des périodes de pêche commerciale qui s'échelonnent sur plusieurs mois et chevauchent les périodes prévues pour les travaux d'agrandissement du port et proposer des mesures d'atténuation adaptées afin de maintenir, dans la mesure du possible, les activités de pêche commerciale dans les secteurs avoisinant le port de Bécancour pendant les travaux; Documenter la possibilité d'une installation préventive d'un rideau de bulles et d'une gaine autour des pieux à enfoncer ou d'une combinaison de ces deux mesures permettrait à l'entrepreneur d'optimiser leur utilisation avant les travaux de vibrofonçage et de battage les plus bruyants; Documenter la possibilité de mettre en œuvre une campagne de prise de mesures sonores au moyen d'hydrophones installés au début des travaux de vibrofonçage et de

battage, afin de valider les résultats des simulations, d'évaluer l'efficacité des mesures d'atténuation sonore et de les ajuster au besoin.

- Thématiques abordées :
- Référence à l'étude d'impact :
- Texte du commentaire :

La mise en suspension de sédiments

7.2.1.1

Les travaux généreront une augmentation temporaire des concentrations en matières en suspension (MES) dans les eaux du fleuve Saint-Laurent sur une longue durée de plus de 5 mois. Les habitats pouvant être affectés par les travaux de dragage et la construction du duc d'Albe sont principalement des aires d'alimentation pour l'esturgeon jaune ainsi que des aires d'alevinage des espèces présentes dans la zone de dragage mais également dans les milieux humides environnants.

Considérant ces faits, la SPIPB doit documenter les impacts de la mise en suspension de sédiments spécifiquement pour les espèces de poissons pêchés commercialement et s'assurer que le contrôle de la turbidité de l'eau à des distances de 100 et 300 mètres pendant les travaux de dragage soit fait en temps réel et selon les règles de l'art.

- Thématiques abordées :
- Référence à l'étude d'impact :
- Texte du commentaire :

Le plan de mesure d'urgence
Volume 1. section 3. *Démarches d'information et de consultation*
Dans le cas où subviendrait des incidents qui peuvent impacter les pêcheurs commerciaux lors des travaux de construction

La SPIPB doit prévoir un mécanisme permettant d'aviser rapidement les pêcheurs commerciaux actifs dans le secteur potentiellement touché par un incident afin qu'ils puissent prendre les décisions qui s'imposent.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Djiby B. Sall	Directeur		2026/08/11
Nathalie Moisan	Biologiste		2026/08/11

Clause(s) particulière(s) :

2 Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

Choisissez une réponse

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'addenda :
- Texte du commentaire :

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
-----	-------	-----------	------

Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d’être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l’acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d’atténuation ou de suivi.

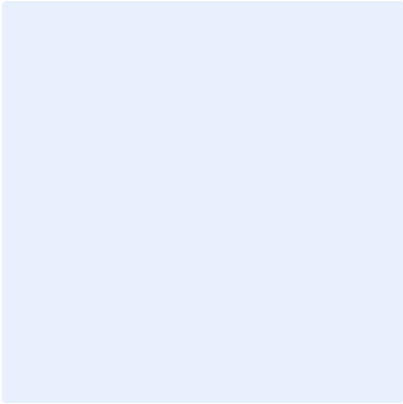
3

Avis d’acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l’initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?		Choisissez une réponse	
Justification :			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

Au besoin, utilisez l’emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Titre de la figure



Titre de la figure

Titre de la figure

Titre de la figure

Titre de la figure

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Prolongement des postes à quai B1-B2 au port de Bécancour	
Initiateur de projet	Société du parc industriel et portuaire de Bécancour (SPIPB)	
Numéro de dossier	3211-04-075	
Dépôt de l'étude d'impact	2025/06/19	
Présentation du projet :		
Le projet du prolongement des postes à quai B1-B2 au port de Bécancour fait partie du grand projet Horizon Bécancour, tout comme le projet d'agrandissement du port de Bécancour (B6) sur le territoire de la ville de Bécancour (3211-04-073). Le projet est localisé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, dans la ville de Bécancour, au sein du parc industriel et portuaire de la SPIPB. Le projet s'inscrit dans une démarche stratégique de développement et de réaménagement stratégique visant à améliorer les capacités opérationnelles du port de Bécancour et permettrait de résoudre les problématiques suivantes : - Lorsqu'un navire de grand gabarit est amarré au poste à quai B2, une partie de celui-ci dépasse l'extrémité intérieur du quai, actuellement d'une longueur insuffisante. Cette situation crée un risque de collision entre le navire et l'extrémité du quai lors des manœuvres d'accostage ou de départ, pouvant entraîner des dommages aux infrastructures ou au navire; - Actuellement, les navires accostés au poste à quai B1 peuvent utiliser les installations du poste à quai B2 pour le déchargement du vrac liquide, une configuration qui n'est pas optimale en termes d'efficacité opérationnelle et de sécurité; - Lorsqu'un navire de grand gabarit est amarré au poste à quai B3, son extrémité se retrouve à proximité immédiate du poste à quai B2, ce qui empêche l'accostage d'un autre navire à cet emplacement. En présence d'un navire au quai B2, l'utilisation du poste à quai B3 se trouve ainsi limitée à de petits navires. La solution préconisée pour le prolongement des postes à quai B1 et B2 consiste en la construction d'un duc-d'Albe en cellule de palplanches. Un dragage d'environ 5 000 m³ sera nécessaire dans la darse pour l'élargissement de l'aire d'approche aux navires, afin de fournir des conditions sécuritaires de navigation aux navires qui utiliseront les quais B1 et B2 prolongés.		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	
Direction ou secteur	Direction des politiques de l'atmosphère	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	Vous devez choisir une région administrative	
Numéro de référence	DPA 3439	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1

Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	

• Thématiques abordées :

• Référence à l'étude d'impact :

• Texte du commentaire :

Émissions atmosphériques

CIMA+, Société du parc industriel et portuaire de Bécancour, Étude d'impact sur l'environnement, Projet Horizon Bécancour, Prolongement des postes à quai B1 et B2, Z0022593, Juin 2026

La Direction des politiques de l'atmosphère émet des avis concernant le respect des normes d'émission du Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère ainsi que sur les sources d'émission de contaminants à l'atmosphère, le choix des contaminants et les taux d'émission reliés aux activités de projets industriels dans le cadre de l'analyse d'une modélisation de la dispersion atmosphérique des contaminants. Puisque l'étude d'impact transmise n'inclut pas de modélisation de la dispersion atmosphérique des contaminants, nous ne sommes pas en mesure de produire un avis. Ainsi, l'étude d'impact est jugée irrecevable. Nous avons déjà produit un avis de recevabilité concernant la construction et l'exploitation du quai B6 (DPA 3419). Puisque les effets des deux projets seront cumulatifs, ils devront faire partie de la même modélisation de la dispersion atmosphérique des contaminants, comme spécifié dans l'avis de la Direction principale de la qualité de l'air et du climat (DPQAC-20364).

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Martine Proulx	Ingénieure		2026/08/20
Michel Gélinas	Directeur		2026/08/20

Clause(s) particulière(s) :

2

Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

Choisissez une réponse

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

• Thématiques abordées :

• Référence à l'addenda :

• Texte du commentaire :

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

3

Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?	Choisissez une réponse
---	------------------------

Justification :

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Prolongement des postes à quai B1-B2 au port de Bécancour	
Initiateur de projet	Société du parc industriel et portuaire de Bécancour (SPIPB)	
Numéro de dossier	3211-04-075	
Dépôt de l'étude d'impact	2025/06/19	
Présentation du projet : Le projet du prolongement des postes à quai B1-B2 au port de Bécancour fait partie du grand projet Horizon Bécancour, tout comme le projet d'agrandissement du port de Bécancour (B6) sur le territoire de la ville de Bécancour (3211-04-073). Le projet est localisé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, dans la ville de Bécancour, au sein du parc industriel et portuaire de la SPIPB. Le projet s'inscrit dans une démarche stratégique de développement et de réaménagement stratégique visant à améliorer les capacités opérationnelles du port de Bécancour et permettrait de résoudre les problématiques suivantes : - Lorsqu'un navire de grand gabarit est amarré au poste à quai B2, une partie de celui-ci dépasse l'extrémité intérieure du quai, actuellement d'une longueur insuffisante. Cette situation crée un risque de collision entre le navire et l'extrémité du quai lors des manœuvres d'accostage ou de départ, pouvant entraîner des dommages aux infrastructures ou au navire; - Actuellement, les navires accostés au poste à quai B1 peuvent utiliser les installations du poste à quai B2 pour le déchargement du vrac liquide, une configuration qui n'est pas optimale en termes d'efficacité opérationnelle et de sécurité; - Lorsqu'un navire de grand gabarit est amarré au poste à quai B3, son extrémité se retrouve à proximité immédiate du poste à quai B2, ce qui empêche l'accostage d'un autre navire à cet emplacement. En présence d'un navire au quai B2, l'utilisation du poste à quai B3 se trouve ainsi limitée à de petits navires. La solution préconisée pour le prolongement des postes à quai B1 et B2 consiste en la construction d'un duc-d'Albe en cellule de palplanches. Un dragage d'environ 5 000 m³ sera nécessaire dans la darse pour l'élargissement de l'aire d'approche aux navires, afin de fournir des conditions sécuritaires de navigation aux navires qui utiliseront les quais B1 et B2 prolongés.		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	
Direction ou secteur	Direction régionale des autorisations environnementales du Centre-du-Québec	
Avis conjoint	Secteur hydrique et naturel	
Région	17 - Centre-du-Québec	
Numéro de référence	3211-04-075	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1

Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	

- Thématiques abordées : - Référence à l'étude d'impact : - Texte du commentaire :	Valorisation des sédiments dragués; Sections 4.4.3.3.2 et 4.4.3.5.2 du document de l'étude d'impact sur l'environnement; L'initiateur décrit les options qu'il pourrait retenir afin de valoriser les sédiments sur la propriété terrestre de la SPIPB. Toutefois, il fournit très peu de détails sur les autres sites potentiels, hormis la cellule C, dont nous convenons du rejet. Ce manque d'information ne permet pas d'évaluer si les options envisagées sont viables ou présentent des risques pour l'environnement. Dans ce contexte, nous recommandons que l'initiateur précise davantage les terrains à l'étude qui sont envisagés pour la disposition des sédiments, notamment en vue de la stabilisation des talus sensibles aux glissements de terrain.
- Thématiques abordées : - Référence à l'étude d'impact : - Texte du commentaire :	Utilisation des cellules A pour l'assèchement des sédiments; Sections 4.5.3.4 et 4.6.2.4 du document de l'étude d'impact sur l'environnement; L'initiateur indique que les sédiments seront acheminés aux cellules A afin d'être asséchés. Il estime que le volume de sédiments dragués sera d'environ 6 500 m³ et les cellules A auront la capacité de recevoir ces sédiments. Les cellules A sont aussi le point d'assèchement des sédiments pour le projet du quai B6 et du dragage décennal qui sont présentement en analyse aux études d'impacts. Nous ne trouvons aucune information sur le temps de séchage des sédiments et, selon notre interprétation des échéanciers, il semble que les cellules A pourront être nécessaires pour plusieurs projets en même temps. Dans ce contexte, nous recommandons que l'initiateur fournisse un échéancier type pour le temps de séchage et pour le déplacement des sédiments (temps de remplissage et de vidange des cellules, temps de séchage des sédiments, etc.). De plus, un calendrier sur l'utilisation des cellules A, selon le projet, devrait être ajouté à la demande afin de permettre d'analyser les périodes d'utilisation de ces cellules et d'éviter d'excéder la capacité d'assèchement des cellules A.
- Thématiques abordées : - Référence à l'étude d'impact : - Texte du commentaire :	Gestion des MES; Section 7.2 du document de l'étude d'impact sur l'environnement; L'initiateur décrit l'ensemble des mesures d'atténuation mises en place afin de diminuer les risques d'impacts causés par les MES. Il est mentionné, dans la sous-section 4.6.3.4, que les sédiments seront chargés directement dans les barges de transport, munies au besoin, d'un rideau de turbidité fixé en périphérie de la barge. Nous ne comprenons pas qu'il y ait la mention « au besoin ». Il est certain que l'eau transportée, dans la benne étanche, sera chargée de sédiments et que lors du chargement de la barge elle sera relarguée dans le milieu hydrique. De plus, l'initiateur indique plusieurs mesures d'atténuation visant à réduire la dispersion des MES au-delà des aires draguées. Parmi celles-ci, la benne utilisée pour le dragage des sédiments dans la darse sera étanche, afin de limiter le rejet des MES dans la colonne d'eau du fleuve. Toutefois, lors de l'analyse des étapes de transbordement et de transport des sédiments entre la benne et le site d'assèchement, aucune mesure n'a été identifiée pour prévenir le rejet dans l'environnement d'eaux chargées en sédiments provenant des camions bennes. Par conséquent, nous sommes d'avis qu'une bonification des mesures de gestion des MES devrait être réalisée afin de réduire au maximum les impacts des travaux de dragage et de remblai sur le milieu hydrique et la faune.
- Thématiques abordées : - Référence à l'étude d'impact : - Texte du commentaire :	Bilan des impacts résiduels sur les enjeux; Tableau 8.1 du document de l'étude d'impact sur l'environnement; L'initiateur présente le bilan des impacts résiduels du projet sur les composantes valorisées environnementales et sociales (CVE) et sur les enjeux, selon les phases de construction et d'exploitation. Concernant l'enjeu de protection des milieux humides et hydriques et du maintien de leurs fonctions écologiques (point 2), l'initiateur souligne la présence d'impacts importants lors de la phase de construction et indique qu'il n'y a pas d'impact associé à la phase d'exploitation. Or, il est reconnu que des travaux de dragage d'entretien de la darse seront nécessaires à moyen terme, et que l'augmentation de l'achalandage maritime entraînera un accroissement des risques d'impacts sur l'environnement. Dans ce contexte, nous recommandons que l'initiateur évalue les impacts associés à la phase d'exploitation sur l'enjeu visé au point 2 du tableau 8.1.
- Thématiques abordées : - Référence à l'étude d'impact : - Texte du commentaire :	Méthode d'assèchement des sédiments; Section 4.4.3.4.2; Il est indiqué qu'une partie des sédiments dragués seront entreposés dans la cellule A afin de pouvoir les assécher. Il est également indiqué « une fois les sédiments convenablement asséchés, ils peuvent demeurer de manière permanente sur ces surfaces ou bien être déplacés vers un autre site d'entreposage final ». Veuillez indiquer quelle balise sera utilisée afin de déterminer si les sédiments sont suffisamment asséchés.
- Thématiques abordées : - Référence à l'étude d'impact :	Travaux préparatoires; Section 4.6.2.4 (Aménagement de la cellule A);

• Texte du commentaire :

Il est inscrit à cette section « Afin que la cellule A puisse accueillir l'ensemble des sédiments à assécher provenant du dragage, les sols de la cellule seront d'abord caractérisés. La cellule sera ensuite nettoyée par excavation sur environ 2 m de matériaux qui se trouvent déjà en place et qui représentent un volume total d'environ 60 000 m³. Ces matériaux seront testés pour connaître leur plage de contamination, **avant d'être éventuellement entreposés de façon temporaire sur le terrain de la SPIPB**, puis transférés vers un lieu d'enfouissement accrédité selon les directives énoncées dans le *Guide d'intervention – Protection des sols et réhabilitation des terrains contaminés* (Beaulieu, 2021) ».

Habituellement, afin d'éviter de « diluer » une potentielle contamination, une évaluation de site de phase 1 ainsi qu'une caractérisation des sols de phase 2, le cas échéant, sont effectuées avant les travaux afin de déterminer la qualité des sols et faciliter le mode de gestion. Étant donné que le promoteur fera des tests lors des travaux, et que la zone d'entreposage et le délai de réalisation des travaux semblent restreints, le promoteur devra indiquer le mode de gestion des déblais.

Advenant une découverte de sols contaminés, le promoteur doit détailler les mesures et/ou endroits où les sols seront entreposés.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Alexandre Proulx	Analyste au secteur hydrique et milieu naturel		2026/08/31
Guy Massicotte, ing.	Analyste, secteur industriel		2026/08/31
Cynthia Provencher, ing.	Directrice régionale		2026/08/31

Clause(s) particulière(s) :

2

Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

Choisissez une réponse

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

• Thématiques abordées :

• Référence à l'addenda :

• Texte du commentaire :

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

3

Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?

Choisissez une réponse

Justification :

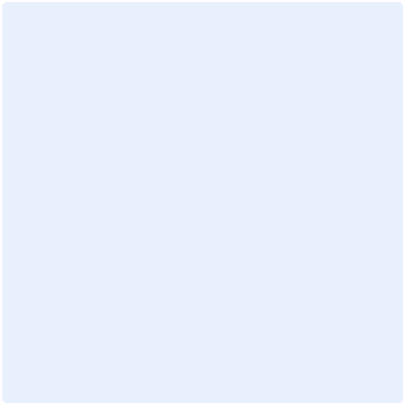
Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Titre de la figure



Titre de la figure

Titre de la figure

Titre de la figure

Titre de la figure

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Prolongement des postes à quai B1-B2 au port de Bécancour	
Initiateur de projet	Société du parc industriel et portuaire de Bécancour (SPIPB)	
Numéro de dossier	3211-04-075	
Dépôt de l'étude d'impact	2025/06/19	
Présentation du projet :		
Le projet du prolongement des postes à quai B1-B2 au port de Bécancour fait partie du grand projet Horizon Bécancour, tout comme le projet d'agrandissement du port de Bécancour (B6) sur le territoire de la ville de Bécancour (3211-04-073). Le projet est localisé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, dans la ville de Bécancour, au sein du parc industriel et portuaire de la SPIPB. Le projet s'inscrit dans une démarche stratégique de développement et de réaménagement stratégique visant à améliorer les capacités opérationnelles du port de Bécancour et permettrait de résoudre les problématiques suivantes : - Lorsqu'un navire de grand gabarit est amarré au poste à quai B2, une partie de celui-ci dépasse l'extrémité intérieur du quai, actuellement d'une longueur insuffisante. Cette situation crée un risque de collision entre le navire et l'extrémité du quai lors des manœuvres d'accostage ou de départ, pouvant entraîner des dommages aux infrastructures ou au navire; - Actuellement, les navires accostés au poste à quai B1 peuvent utiliser les installations du poste à quai B2 pour le déchargement du vrac liquide, une configuration qui n'est pas optimale en termes d'efficacité opérationnelle et de sécurité; - Lorsqu'un navire de grand gabarit est amarré au poste à quai B3, son extrémité se retrouve à proximité immédiate du poste à quai B2, ce qui empêche l'accostage d'un autre navire à cet emplacement. En présence d'un navire au quai B2, l'utilisation du poste à quai B3 se trouve ainsi limitée à de petits navires. La solution préconisée pour le prolongement des postes à quai B1 et B2 consiste en la construction d'un duc-d'Albe en cellule de palplanches. Un dragage d'environ 5 000 m³ sera nécessaire dans la darse pour l'élargissement de l'aire d'approche aux navires, afin de fournir des conditions sécuritaires de navigation aux navires qui utiliseront les quais B1 et B2 prolongés.		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	
Direction ou secteur	Direction des Politiques de l'Atmosphère	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	03 - Capitale-Nationale	
Numéro de référence	3431	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1

Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact est recevable et je ne souhaite plus être reconsulté sur sa recevabilité
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	

- Thématiques abordées : Acoustique environnementale
- Référence à l'étude d'impact : Étude d'impact sonore - Port de Bécancour (25-08-25-AG)
- Texte du commentaire :

L'étude de bruit rédigée par le consultant Soft dB présente des mesures de conformité acoustique de la condition actuelle ainsi qu'une étude prédictive des opérations projetées à la suite de l'ajout du nouveau quai B6 et le prolongement du quai B1/B2 existant du Port de Bécancour. Bien que deux demandes d'avis distinctes aient été acheminées à notre direction pour chacun de ces quais, une seule étude acoustique permet de vérifier la conformité acoustique de l'ensemble des opérations en exploitation et en phase de construction. Ainsi, le même avis sera rédigé pour les deux demandes d'avis (3431 et 3409).

Sur une note technique, le bruit particulier a été déterminé en prenant directement le bruit ambiant mesuré consigné, et non le résultat de la soustraction entre le bruit ambiant et le bruit résiduel. Le résultat obtenu est donc normalement conservateur. Toutefois, une correction pour basses fréquences devrait être appliquée de nuit (voir tableau 16), puisque l'écart entre le niveau global mesuré en L_{Ceq} et L_{Aeq} est égal à 20 dB. Ainsi, en considérant le bruit particulier de 40 dB(A) mesuré et une correction pour basses fréquences de 5 dB, une non-conformité a été mesurée, bien que Soft dB indique le contraire.

Soft dB indique que les basses fréquences perçues au récepteur sensible sont dues à une fuite d'un surpresseur qui a été colmatée par la suite. Soft dB prétend que si la fuite du surpresseur avait été colmatée lors des mesures, une conformité acoustique aurait été conclue. Bien que cette théorie tienne la route, puisque la bande de fréquence dominante de cette source est visible dans le spectre mesuré au point P1, aucune mesure de conformité n'a été effectuée depuis que la fuite a été colmatée.

Le tableau 18 présente les puissances acoustiques des équipements qui ont été mesurées par le consultant. Néanmoins, aucune photo des mesures, aucune date, distance de mesure, pression acoustique et méthode pour les transformer en puissances acoustiques n'est présentée. Il aurait été pertinent de présenter les étapes menant à la définition des puissances acoustiques afin de pouvoir vérifier qu'elles aient bien été effectuées, puisqu'il s'agit des données de bases pour les modélisations servant à déterminer la conformité acoustique. Cela étant dit, le modèle a été calibré et nous n'avons donc aucune raison de croire que ce travail n'a pas bien été effectué.

Finalement, nous considérons le projet recevable sur le plan acoustique. Cependant, considérant la non-conformité mesurée ainsi que l'analyse théorique et prédictive de la conformité, nous recommandons d'exiger qu'une mesure de conformité acoustique soit effectuée lors de la mise en exploitation après les travaux.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Renaud Leblanc-Guindon	Ingénieur en acoustique environnementale		2026/08/31
Michel Gélinas	Directeur		2026/09/02
Clause(s) particulière(s) :			

2

Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

Choisissez une réponse

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

- Thématiques abordées :
- Référence à l'addenda :
- Texte du commentaire :

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d’être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l’acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d’atténuation ou de suivi.

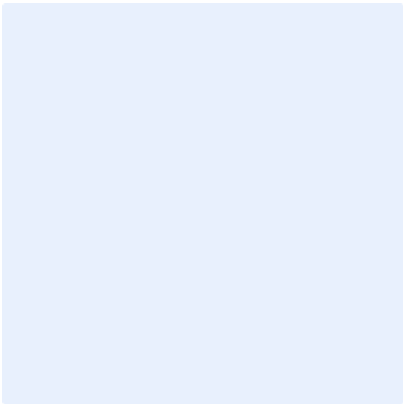
3

Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l’initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?	Choisissez une réponse		
Justification :			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

Au besoin, utilisez l’emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Titre de la figure



Titre de la figure

Titre de la figure

Titre de la figure

Titre de la figure

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet		MARCHE À SUIVRE
Nom du projet	Prolongement des postes à quai B1-B2 au port de Bécancour	
Initiateur de projet	Société du parc industriel et portuaire de Bécancour (SPIPB)	
Numéro de dossier	3211-04-075	
Dépôt de l'étude d'impact	2025/06/19	
Présentation du projet :		
Le projet du prolongement des postes à quai B1-B2 au port de Bécancour fait partie du grand projet Horizon Bécancour, tout comme le projet d'agrandissement du port de Bécancour (B6) sur le territoire de la ville de Bécancour (3211-04-073). Le projet est localisé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, dans la ville de Bécancour, au sein du parc industriel et portuaire de la SPIPB. Le projet s'inscrit dans une démarche stratégique de développement et de réaménagement stratégique visant à améliorer les capacités opérationnelles du port de Bécancour et permettrait de résoudre les problématiques suivantes : - Lorsqu'un navire de grand gabarit est amarré au poste à quai B2, une partie de celui-ci dépasse l'extrémité intérieur du quai, actuellement d'une longueur insuffisante. Cette situation crée un risque de collision entre le navire et l'extrémité du quai lors des manœuvres d'accostage ou de départ, pouvant entraîner des dommages aux infrastructures ou au navire; - Actuellement, les navires accostés au poste à quai B1 peuvent utiliser les installations du poste à quai B2 pour le déchargement du vrac liquide, une configuration qui n'est pas optimale en termes d'efficacité opérationnelle et de sécurité; - Lorsqu'un navire de grand gabarit est amarré au poste à quai B3, son extrémité se retrouve à proximité immédiate du poste à quai B2, ce qui empêche l'accostage d'un autre navire à cet emplacement. En présence d'un navire au quai B2, l'utilisation du poste à quai B3 se trouve ainsi limitée à de petits navires. La solution préconisée pour le prolongement des postes à quai B1 et B2 consiste en la construction d'un duc-d'Albe en cellule de palplanches. Un dragage d'environ 5 000 m³ sera nécessaire dans la darse pour l'élargissement de l'aire d'approche aux navires, afin de fournir des conditions sécuritaires de navigation aux navires qui utiliseront les quais B1 et B2 prolongés.		
Présentation du répondant		
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	
Direction ou secteur	Direction principale de l'expertise hydrique	
Avis conjoint	À compléter uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.	
Région	03 - Capitale-Nationale	
Numéro de référence	3211-04-075	

RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Cette étape a pour but de vérifier si tous les éléments nécessaires à l'analyse environnementale des enjeux du projet ont été présentés de manière satisfaisante dans l'étude d'impact. L'étude d'impact doit être cohérente avec les éléments de la Directive. Il s'agit de déterminer si les renseignements requis pour apprécier la qualité et la pertinence des données sont correctement présentés, si la description du milieu, du projet et de ses impacts est complète et si les différentes méthodes utilisées sont appropriées.

1

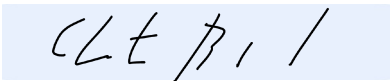
Avis de recevabilité à la suite du dépôt de l'étude d'impact

Est-ce que vous jugez l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement.	L'étude d'impact ne traite pas de manière satisfaisante des sujets qu'elle doit aborder, l'initiateur doit répondre aux questions suivantes
Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?	

• Thématiques abordées : • Référence à l'étude d'impact : • Texte du commentaire :	Zone d'étude du projet Projet Horizon Bécancour. Prolongement des postes à quai B1 et B2. Étude d'impact sur l'environnement (CIMA+, 2026), section 5.1. Chapitre 5, Annexe A : Étude hydraulique et hydrosédimentaire – Projet de réaménagement du port de Bécancour (Lasalle NHC, 2026), section 5.3. La <i>Directive pour la réalisation d'une étude d'impacts sur l'environnement. Prolongement des postes à quai B1-B2 au port de Bécancour sur le territoire de la ville de Bécancour</i>, émise par le MELCCFP en 2025 et ci-après désignée « <i>Directive</i> », stipule que la zone d'étude du projet doit être assez grande pour permettre de décrire l'ensemble des tronçons en amont et en aval du cours d'eau qui influenceraient les ouvrages ou qui seraient influencés par le projet. Elle stipule également que la zone d'étude doit englober les secteurs influencés par la dispersion des sédiments dans l'eau lors du dragage. La zone d'étude élargie définie par l'initiateur paraît adéquate, au regard des critères de la <i>Directive</i>. Toutefois, elle n'est (théoriquement) employée que pour les conditions hydrodynamiques, et non pour les conditions hydrosédimentaires. Pour ces dernières, l'initiateur définit une zone d'étude locale, dont l'extension réduite est insuffisante, au regard de ces critères. Par ailleurs, la documentation des conditions hydrodynamiques dans les études se limite aux environs immédiats du port, et non à l'ensemble de la zone d'étude élargie exposée. L'initiateur doit donc agrandir la zone d'étude associée aux conditions hydrosédimentaires. Celle-ci doit s'étendre d'une position à l'amont des infrastructures portuaires existantes jusqu'à une position située au-delà de la limite aval des concentrations en sédiments dépassant le critère de 5 mg/L, dans le panache de dispersion associé au dragage de capitalisation. La zone d'étude élargie pourrait ainsi être utilisée, à cette fin. Par ailleurs, l'initiateur doit documenter les conditions hydrodynamiques et l'impact du projet sur celles-ci sur l'ensemble de la zone d'étude élargie.
• Thématiques abordées : • Référence à l'étude d'impact : • Texte du commentaire :	Description du milieu récepteur Projet Horizon Bécancour. Prolongement des postes à quai B1 et B2. Étude d'impact sur l'environnement (CIMA+, 2026), sections 5.2.5 et 5.2.7. Chapitre 5, Annexe A : Étude hydraulique et hydrosédimentaire – Projet de réaménagement du port de Bécancour (Lasalle NHC, 2026), sections 2.1 et 6.2. Considérant l'enjeu de zone d'étude non-adéquate pour le milieu physique, l'étendue couverte par l'analyse des conditions hydrodynamiques et hydrosédimentaires à l'état actuel est insuffisante. Certains éléments de caractérisation du milieu physique récepteur, listés à la <i>Directive</i> et nécessaires à la compréhension des conditions locales, sont également jugés manquants. Ainsi, l'initiateur doit donc fournir les éléments suivants : - Présentation des zones à risque d'inondation, d'érosion, de glissement de terrain ou toute autre contrainte naturelle qui se trouve dans les limites de la zone d'étude identifiée ou connue par la municipalité ou la MRC ou par toute autre organisation compétente en la matière; - Présentation des processus actifs d'érosion du lit et des berges et des secteurs affectés par ceux-ci, dans la zone d'étude; - Diagnostic sur le potentiel d'érosion des berges de l'île Carignan, en lien avec son engagement no. 14; - Présentation du régime sédimentaire (source, transport, zones d'accumulation des sédiments), à l'extérieur de la darse, incluant dans les secteurs où il y aura dispersion des sédiments dragués. Également, analyse des courants impliqués dans le transport sédimentaire; - Détermination des élévations de niveau d'eau en conditions moyennes et d'étiage.
• Thématiques abordées : • Référence à l'étude d'impact : • Texte du commentaire :	Conception préliminaire de la variante retenue Projet Horizon Bécancour. Prolongement des postes à quai B1 et B2. Étude d'impact sur l'environnement (CIMA+, 2026), section 5.2.5.3. Chapitre 5, Annexe A : Étude hydraulique et hydrosédimentaire – Projet de réaménagement du port de Bécancour (Lasalle NHC, 2026), section 2.1.2. L'initiateur ne considère pas les risques futurs liés aux changements climatiques dans sa conception préliminaire des infrastructures projetées. Pourtant, il rapporte une augmentation anticipée du niveau moyen de l'eau de l'ordre de 0,30 à 0,58 m à l'horizon 2070-2100, en réponse au rehaussement du niveau des mers, sous scénario d'émissions de GES SSP5-8,5. Cette estimation est d'ailleurs cohérente avec celle établie pour le secteur par Bizhanimanzar, Rondeau-Genesse, Caron, Lefavre et Mailhot (2024) dans <i>Joint occurrence of extreme water level and river flows in St. Lawrence river coasts under present and sea level rise conditions</i>. Conséquemment, l'initiateur doit effectuer les validations appropriées et de démontrer que sa conception est adéquate, au regard du niveau futur de l'eau du fleuve au cours de la vie utile des infrastructures projetées. Dans la négative, il doit apporter les correctifs nécessaires.
• Thématiques abordées :	Impacts hydrodynamiques et hydrosédimentaires du projet

• Référence à l'étude d'impact :	Projet Horizon Bécancour. Prolongement des postes à quai B1 et B2. Étude d'impact sur l'environnement (CIMA+, 2026), sections 7.2 à 7.4. Chapitre 5, Annexe A : Étude hydraulique et hydrosédimentaire – Projet de réaménagement du port de Bécancour (Lasalle NHC, 2026), sections 3 à 6.
• Texte du commentaire :	Plusieurs aspects de l'analyse et de l'évaluation des impacts hydrodynamiques et hydrosédimentaires du projet sont jugés inadéquats : - Les études se limitent à analyser les impacts hydrodynamiques à l'intérieur du bassin délimité par les infrastructures portuaires (= darse), sans égard aux éventuels impacts dans le milieu naturel de part et d'autre. - Hormis l'étude de dispersion du panache de sédiments associé au dragage de capitalisation projeté, l'analyse des impacts hydrosédimentaires se limite également à l'enceinte de la darse. - L'étude hydraulique et hydrosédimentaire effectue l'analyse de ces impacts en présumant que seul le projet de prolongement des quais B1 et B2 aura lieu, ou alternativement, que seul le projet d'agrandissement du quai B6 (projet # 3211-04-073) aura lieu. Or, il apparaît que l'initiateur a l'intention de concrétiser les deux projets, puisque ceux-ci ont tous deux été soumis au MELCCFP, pour autorisation. - L'initiateur fait l'évaluation des impacts en présumant que l'intensité du trafic maritime demeurera le même, avant et après le projet. Pourtant, la validité de cette hypothèse s'avère incertaine. - Le projet résultera en une augmentation de l'étendue portuaire devant être entretenue par dragage, en phase d'exploitation. La fréquence des dragages d'entretien pourrait par ailleurs augmenter. L'étude d'impact ne fait toutefois pas l'analyse et l'évaluation des impacts qui pourraient découler d'une augmentation des volumes dragués pour fins d'entretien, ni d'une éventuelle hausse de la fréquence. Or, l'entretien des aménagements et des installations est une composante indissociable du projet, tel qu'explicité dans la <i>Directive</i>. Ces impacts doivent donc être évalués, dans le cadre de la présente évaluation environnementale. - Certains effets possibles mentionnés dans la <i>Directive</i> ne sont pas évalués. Considérant ces différents éléments, l'initiateur doit réévaluer les impacts hydrodynamiques et hydrosédimentaires associés au projet. Les exigences suivantes doivent être suivies. - L'initiateur doit présenter une évaluation des impacts combinés des projets 3211-04-075 et 3211-04-073. - Les impacts doivent être évalués sur l'ensemble de la zone d'étude mentionnée précédemment, plutôt que d'être limités à la darse. - Les impacts hydrodynamiques doivent être évalués en considérant l'effet des infrastructures projetées sur les régimes d'écoulement et l'hydrodynamique : vitesses d'écoulement, direction des courants, dynamique des vagues à l'extérieur de la darse, déferlement des vagues sur les rives. - L'effet du projet sur le potentiel d'inondation et sur le potentiel d'érosion des rives et du littoral doit également être évalué. Ceci inclut le potentiel d'érosion futur à l'île Carignan. Si une hausse du trafic maritime est anticipable, l'évaluation du potentiel d'érosion doit le prendre en compte. - Les impacts hydrosédimentaires doivent être évalués en considérant, de façon combinée, les effets sur le régime sédimentaire découlant des changements hydrodynamiques, des opérations de dragage de capitalisation, de l'accroissement du dragage d'entretien, et, le cas échéant, de l'accroissement de la remise en suspension des sédiments de la darse qui résulterait d'une hausse du trafic. - L'évaluation des impacts hydrosédimentaires doit documenter : a) les variations éventuelles dans les patrons de transport et de dépôt des sédiments; b) l'augmentation des concentrations de sédiments en suspension et ses effets éventuels sur les prises d'eau en aval; c) l'accroissement éventuel des volumes sédimentés et ses effets sur les infrastructures riveraines en aval, les tributaires faisant confluence dans le fleuve à proximité, ainsi que les ouvrages en place le long de ces tributaires. - L'évaluation des impacts doit être effectuée en conditions actuelles ainsi qu'en climat futur, c'est-à-dire en considérant le rehaussement du niveau marin, à moins qu'il soit démontré que les conditions actuelles soient les plus défavorables. - Si des impacts significatifs sur le potentiel d'inondation, le potentiel d'érosion ou les infrastructures sont attendus, l'initiateur doit présenter les mesures d'atténuation qu'il compte mettre en place pour limiter ceux-ci.
• Thématiques abordées :	Impacts cumulatifs
• Référence à l'étude d'impact :	Projet Horizon Bécancour. Prolongement des postes à quai B1 et B2. Étude d'impact sur l'environnement (CIMA+, 2026), section 9.
• Texte du commentaire :	L'initiateur ne considère pas l'impact cumulatif des différents projets réalisés dans le secteur, auxquels s'ajouteront le prolongement des quais B1-B2 et l'agrandissement du quai B6, sur la sédimentation à l'aval des infrastructures portuaires. Plusieurs de ces projets génèrent ou ont pu générer des quantités significatives de sédiments dans le fleuve Saint-Laurent. Et la jetée principale du port de Bécancour, dont le prolongement est projeté, favorise le dépôt sédimentaire

à son aval. Par ailleurs, l'interruption du rejet des eaux de la centrale Gentilly-2, suite à sa fermeture en 2012, a enrayé l'effet d'entraînement des sédiments qui y existait auparavant. L'initiateur doit donc faire une évaluation de l'impact cumulatif des différents projets du secteur sur la sédimentation à l'aval du port. Il doit notamment évaluer les effets potentiellement négatifs associés à l'accumulation sédimentaire sur les conditions hydrauliques prévalant dans la partie aval de la rivière Gentilly et des autres tributaires locaux du fleuve, ainsi que sur le niveau de services des ouvrages situés le long de ces cours d'eau, ou en berge du fleuve.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Christian Boyaud, ing., M.Sc.	Ingénieur (# OIQ : 127429)		2026/09/11
Jean Francoeur, ing., M.Sc.	Directeur principal		2026-09-14 Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

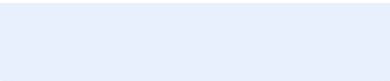
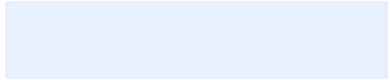
2

Avis de recevabilité à la suite du dépôt du document de réponses aux questions et commentaires

Considérant les éléments présentés par l'initiateur dans le document de réponses aux questions et commentaires, est-ce que vous jugez maintenant l'étude d'impact recevable? C'est-à-dire qu'elle traite de façon satisfaisante, selon le champ d'expertise de votre direction, les éléments essentiels à l'analyse environnementale subséquente et à la prise de décision par le gouvernement?

Choisissez une réponse

Si l'étude d'impact n'est pas recevable, quels sont les éléments manquants essentiels à l'analyse environnementale subséquente ?

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Cette étape vise à évaluer la raison d'être du projet, les impacts appréhendés de ce projet sur les milieux biologique, physique et humain et à se prononcer sur l'acceptabilité du projet. Elle permet de déterminer si les impacts du projet sont acceptables et de prévoir, le cas échéant, des modifications au projet, des mesures d'atténuation ou de suivi.

3

Avis d'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté?

Choisissez une réponse

Justification :

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des figures

Au besoin, utilisez l'emplacement ci-dessous pour ajouter des tableaux