

## PS3 Réponses aux questions et commentaires

**De :** [Fortin-Mongeau, Joël](#)  
**À :** [Opoye, Alain](#)  
**Objet :** Demande de décret de soustraction d'un projet à la PÉIE – Travaux d'urgence au pont de l'Île-aux-Tourtes – Autoroute 40 (Félix-Leclerc) – Région métropolitaine de Montréal  
**Date :** 17 mai 2024 11:16:24  
**Pièces jointes :** [image001.png](#)  
[Travaux urgence PIAT - Demande de soustraction - Reponses aux qts MELCCFP.pdf](#)

---

**De :** Ménard, Jonathan <[Jonathan.Menard@transports.gouv.qc.ca](mailto:Jonathan.Menard@transports.gouv.qc.ca)>

**Envoyé :** 16 mai 2024 18:30

**À :** Nault, Isabelle <[Isabelle.Nault@environnement.gouv.qc.ca](mailto:Isabelle.Nault@environnement.gouv.qc.ca)>

**Cc :** Debs, Alexandre <[Alexandre.Debs@transports.gouv.qc.ca](mailto:Alexandre.Debs@transports.gouv.qc.ca)>; Boulhrouz, Kamal <[Kamal.Boulhrouz@transports.gouv.qc.ca](mailto:Kamal.Boulhrouz@transports.gouv.qc.ca)>; Bédard, Guy <[Guy.Bedard@transports.gouv.qc.ca](mailto:Guy.Bedard@transports.gouv.qc.ca)>; Viau, Emmanuelle <[Emmanuelle.Viau@transports.gouv.qc.ca](mailto:Emmanuelle.Viau@transports.gouv.qc.ca)>; Salmon Rivera, Brenda <[Brenda.Salmon-Rivera@transports.gouv.qc.ca](mailto:Brenda.Salmon-Rivera@transports.gouv.qc.ca)>; Fortin-Mongeau, Joël <[Joel.Fortin-Mongeau@environnement.gouv.qc.ca](mailto:Joel.Fortin-Mongeau@environnement.gouv.qc.ca)>; Delaître, François <[Francois.Delaitre@environnement.gouv.qc.ca](mailto:Francois.Delaitre@environnement.gouv.qc.ca)>; Fortin, Jean-Pascal <[Jean-Pascal.Fortin@environnement.gouv.qc.ca](mailto:Jean-Pascal.Fortin@environnement.gouv.qc.ca)>

**Objet :** RE: Demande de décret de soustraction d'un projet à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement – Travaux d'urgence au pont de l'Île-aux-Tourtes – Autoroute 40 (Félix-Leclerc) – Région métropolitaine de Montréal

Certaines personnes qui ont reçu ce courrier ne reçoivent pas souvent du courrier de la part de [Jonathan.Menard@transports.gouv.qc.ca](mailto:Jonathan.Menard@transports.gouv.qc.ca). [Découvrez pourquoi cela est important](#)

**Attention!** Ce courriel provient d'une source externe.

Bonjour Mme Nault,

Voici le document de réponses à vos questions ainsi que nos engagements en ce qui concerne les travaux d'urgence (étaient) au pont de l'Île-aux-Tourtes existant. Ces travaux doivent débuter le **5 juin**.

Meilleures salutations,

**Jonathan Ménard - Directeur**

Direction de la planification et de la mobilité métropolitaine  
Direction générale de la planification et de la gestion des infrastructures  
Direction générale principale de la région métropolitaine de Montréal

**Ministère des Transports et de la Mobilité durable**

500, boul. René-Lévesque Ouest, 11<sup>e</sup> étage  
C.P. 5, Montréal (Québec) H2Z 1W7  
Cellulaire : [REDACTED]  
[jonathan.menard@transports.gouv.qc.ca](mailto:jonathan.menard@transports.gouv.qc.ca)

---

**De :** Boulhrouz, Kamal <[Kamal.Boulhrouz@transports.gouv.qc.ca](mailto:Kamal.Boulhrouz@transports.gouv.qc.ca)>

**Envoyé :** 14 mai 2024 21:38

**À :** Isabelle Nault <[isabelle.nault@environnement.gouv.qc.ca](mailto:isabelle.nault@environnement.gouv.qc.ca)>

**Cc :** Ménard, Jonathan <[Jonathan.Menard@transports.gouv.qc.ca](mailto:Jonathan.Menard@transports.gouv.qc.ca)>; Debs, Alexandre <[Alexandre.Debs@transports.gouv.qc.ca](mailto:Alexandre.Debs@transports.gouv.qc.ca)>

**Objet :** Demande de décret de soustraction d'un projet à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement – Travaux d'urgence au pont de l'Île-aux-Tourtes – Autoroute 40 (Félix-

Leclerc) – Région métropolitaine de Montréal

**Importance :** Haute

Bonjour Mme Nault,

La présente vise à vous transmettre une demande de soustraction à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement pour des interventions urgentes en milieu hydrique, dans le but de procéder à des travaux urgents de réfection sur le pont de l'Île-aux-Tourtes, situé sur l'autoroute 40 Entre l'île de Montréal et Vaudreuil-Dorion.

Pour être finalisés avant l'hiver 2024, période critique pour rétablir la capacité structurale, les travaux d'urgence doivent commencer au début du mois de juin 2024 au plus tard, afin d'éviter des impacts directs sur la mobilité des personnes et des marchandises et des enjeux de sécurité civile.

La lettre ainsi que les divers documents joints décrivent l'état de la situation et s'attardent aux éléments justifiant la soustraction de ces travaux à la procédure.

Nous demeurons à votre disposition pour fournir toute autre information nécessaire.

Merci et salutations,



**Kamal Boulhrouz, ing., directeur général**

Direction générale de la planification et de la gestion des infrastructures  
Direction générale principale de la région métropolitaine de Montréal

Ministère des Transports et de la Mobilité durable

500, boul. René-Lévesque Ouest, 11<sup>ème</sup> étage

C.P. 5, Montréal (Québec) H2Z 1W7

Cellulaire : [REDACTED]

Courriel : [kamal.boulhrouz@transports.gouv.qc.ca](mailto:kamal.boulhrouz@transports.gouv.qc.ca)

---

Ce courriel est confidentiel et ne s'adresse qu'à son destinataire. S'il vous a été transmis par mégarde, veuillez le détruire et m'en aviser aussitôt. Merci !

## DEMANDE DE SOUSTRACTION - TRAVAUX D'URGENCE PIAT

### Document de réponses du MTMD aux questions du MELCCFP (2024-05-15)

#### Question 1 :

Nous avons pris connaissance des documents fournis avec la demande et nous ne voyons pas vraiment la description de la justification de la seconde jetée au nord. Lors d'une des récentes rencontres sur le sujet, vous nous avez partagé une partie des raisons (sécurité des travailleurs, dégagement des grues, achalandage trop élevé du côté de l'IAT, etc.). On aurait besoin de cet argumentaire afin de le joindre à la demande de soustraction. Il pourrait être joint comme une annexe/information supplémentaire à la demande.

#### Réponse 1 :

##### Mise en contexte

La réalisation des travaux dans le secteur du Pont de l'Île-aux-Tourtes représente un important défi de coordination pour le MTMD. Cette section présentera une brève mise en contexte des travaux en cours et à venir dans la zone, ainsi que des principaux enjeux auquel le Ministère doit faire face.

Voici un portrait des travaux : a) travaux de renforcement du pont existant b) construction du nouveau pont et c) travaux d'urgence, ainsi que de leurs nécessités.

- a) Travaux de renforcement du pont existant : Un contrat de renforcement d'éléments déficients et un contrat pour des interventions non planifiées sont en cours. La réalisation du contrat de renforcement est essentielle, car il permet le maintien de l'intégrité de certains éléments critiques de la structure, notamment au niveau des travées 15 et 16. L'entrepreneur travaille en mode accéléré depuis décembre 2022, et ces travaux ne peuvent être ralentis. La réalisation de ces travaux est essentielle afin de ne pas fermer de voies supplémentaires sur le pont et espérer pouvoir les réouvrir au cours des prochains mois. Le contrat des interventions non planifiées permet d'intervenir rapidement sur le pont pour des dégradations subites (ex : nouvelle fissure, défoncement de dalle, sécurisation par enlèvement de fragment de béton, etc.), et est essentiel pour maintenir la sécurité des usagers. Présentement, plus de 80 travailleurs sont mobilisés en chantier afin de réaliser ces travaux. Ces contrats seront actifs jusqu'à l'automne 2025.
- b) Travaux de construction du nouveau pont : Bien que le MTMD prend toutes les mesures nécessaires pour assurer l'intégrité du pont et la sécurité des usagers, le Pont de l'Île-aux-Tourtes a atteint sa durée de vie utile. Il est donc primordial de procéder à la construction du nouveau pont le plus rapidement possible, afin d'assurer le maintien de ce lien stratégique et assurer la sécurité des usagers. Le contrat, qui entrera dans sa phase critique en 2024, devrait dépasser les 300 travailleurs à pied

d'œuvre, et des travaux auront lieu à la quasi-totalité des piles du nouveau pont en 2024, ce qui impliquera un déploiement important de barges sur le fleuve.

- c) Travaux d'urgence (étalement du pont existant) : L'entrepreneur doit venir étayer rapidement la structure à proximité des piles 24 et 25. Ces travaux en urgence, devant débutés immédiatement et devant être terminés pour décembre 2024, représentent un défi technique important et sont nécessaires pour éviter une fermeture complète du pont. Près de 25 travailleurs seront en chantier pour réaliser les travaux, et un nombre important de barges seront nécessaires pour la réalisation des travaux.

### Enjeux de coordination et d'espace

Avant même l'arrivée du nouvel entrepreneur qui procédera aux travaux d'urgence d'étalement, la coordination des travaux était un enjeu majeur sur le site. En effet, chaque mètre carré disponible dans la zone de réalisation des travaux est présentement occupé par les deux entrepreneurs en place et pour la circulation des véhicules de livraison et la machinerie.

Des réunions de coordinations sont tenues régulièrement en présence du MTMD, de ses représentants et des entrepreneurs afin de trouver des solutions aux enjeux de coordination et de santé et sécurité. Le manque d'espace est tel que des mesures particulières seront mises en place afin de permettre l'accès au site pour les travailleurs, tel l'ajout de navettes. La superposition des chantiers fait également en sorte que le MTMD agit à titre de maître d'œuvre de la santé et sécurité sur le chantier.

Avec l'arrivée d'un troisième entrepreneur pour les travaux d'urgence, le MTMD a impliqué une firme d'ingénieurs spécifiquement pour l'aider à trouver des solutions en chantier. L'un des enjeux les plus importants se trouve au niveau de la rive, où l'ensemble des accès au fleuve se font, et où l'essentiel des travaux de tous les entrepreneurs sera concentré. La santé et sécurité des travailleurs, qui était déjà un enjeu, représente également un défi encore plus important avec l'arrivée d'un troisième entrepreneur.

L'ensemble de ces points fait en sorte que l'ajout de nouvelles jetées est impératif pour la réalisation des travaux et maintenir l'intégrité du pont et la sécurité des travailleurs.

Les photos ci-dessous illustrent la densité des opérations en chantier :





### Usages des nouvelles jetées

La demande de soustraction pour les travaux d'urgence au pont de l'Île-aux-Tourtes combine une jetée au sud et une jetée au nord. En réponse à vos questions, voici les raisons et les explications du Ministère justifiant la nécessité de réaliser ces aménagements :

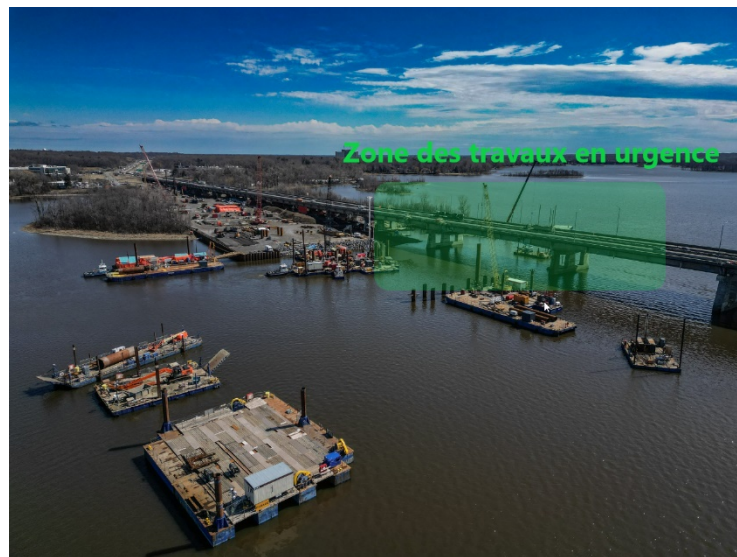
- 1) Jetée sud : Cette jetée (incluant une superficie en dessous du pont), aura une aire de 6300 m<sup>2</sup>. Elle est nécessaire pour les raisons suivantes :
  - a. L'étalement requis de manière urgente à la pile 25 ne peut être réalisé d'un côté de la pile sans une jetée, car le tirant d'eau n'est pas suffisant pour approcher par barge. Les travaux à l'est de la pile 25 doivent donc se faire entièrement par jetée.
  - b. Le Ministère a tenté de réduire l'empreinte de cette jetée. Cependant, il est impossible de la construire sans nuire directement au quai requis pour les travaux de renforcement du pont existant. La jetée doit donc être assez large pour permettre la construction de l'étalement, tout en donnant un accès à l'eau pour les travaux sur le vieux pont. Ceci est requis pour la sécurité des travailleurs. À titre de rappel, les travaux de renforcement du vieux pont sont nécessaires pour éviter la fermeture du pont. Le fait de les retarder pourrait compromettre l'intégrité de la structure, occasionner sa fermeture occasionnant ainsi des impacts directs sur la mobilité des personnes et des marchandises et des enjeux de sécurité civile.
  - c. Cette jetée servira aussi à certaines activités essentielles à la réalisation des travaux d'urgence, notamment l'installation des roulottes de chantier et des installations sanitaires, et d'aire d'entreposage des petits éléments.



- 2) Jetée nord : La jetée nord, ayant une aire de 3800 m<sup>2</sup>, est nécessaire pour les raisons suivantes :
  - a. La jetée nord servira de principal accès à l'eau et de principale zone de réception et d'entreposage pour les travaux d'urgence. Une grue y sera installée en permanence. Elle permettra notamment la manipulation et l'assemblage des barges, des pieux caissons, et de l'ensemble des éléments composant le système d'étalement. La jetée sud ne peut répondre à ce

besoin, car elle se trouve en majorité sous le pont ou à côté de celui-ci, ce qui rend les manipulations par grue impossible.

- b. Il est également impossible d'accoster les barges devant la jetée sud, car il se trouveront directement dans la zone des travaux à réaliser, ce qui représenterait un risque important pour les travailleurs.
- c. Au moins une grue sera également installée sur une barge, pour effectuer certaines manipulations (ex : chargement des cages d'armature). Cette grue ne pourra travailler de façon sécuritaire avec l'espace disponible à la jetée sud, qui est majoritairement sous le pont. Une trop grande proximité avec le pont et la grue plus au sud pourrait représenter un risque important pour les travailleurs, et la structure existante pour laquelle un choc pourrait entraîner de graves conséquences structurales.
- d. Le nombre de barges augmentera de 4 à 5 fois par rapport à ce qu'il y a en ce moment en chantier au cours des prochains mois (voir photo ci-dessous) Il est donc primordial d'avoir un front d'eau suffisant pour la réalisation des travaux d'urgence. Cette jetée contribuera à réduire la congestion de barges et de bateaux, et à réduire les risques d'incidents dus à la forte circulation maritime.



### 3) Autre option envisagée :

L'option de créer un accès maritime à partir de la rive de l'Île-aux-Tourtes (Vaudreuil), côté sud du pont, a été envisagée. Cependant, l'analyse de risques est venue montrer que l'accès par ce côté du fleuve représenterait un risque important pour les travailleurs et les usagers. En effet, l'accès à la rive aurait dû être aménagé à partir de l'autoroute 40 Est, ce qui augmente fortement le risque pour la sécurité des usagers et santé des travailleurs.

L'espace disponible pour les entrées et sorties de l'aire de travail étant très limité, la circulation sur l'autoroute devrait être complètement arrêtée pour chaque accès de véhicules au site, ce qui générerait un impact important sur la sécurité routière et sur la circulation. De plus, l'entrepreneur des travaux de construction du nouveau pont se mobilisera sous peu dans ce secteur afin de procéder à des travaux de reconstruction de

dalles, ce qui limitera significativement l'accès au site, voire le rendre impossible dans certaines périodes. Cet enjeu compromet davantage la sécurité des travailleurs. Ce choix de jetée compromettrait l'atteinte de la cible de décembre 2024 pour compléter les travaux d'urgence.

À noter que cette option génère également un empiétement de superficie similaire dans le milieu hydrique.



#### 4) Déconstruction des jetées :

- a. L'intention du Ministère est de faire la déconstruction des jetées le plus rapidement possible;
- b. Il est à noter que l'échéancier des travaux est très serré et comporte des risques;
- c. Dans des conditions idéales, l'entrepreneur estime que le démantèlement des barges et des jetées prendra approximativement 60 jours (12 semaines), mais en condition hivernales, ce délai pourrait être plus long;
- d. Le Ministère fera tout son possible pour retirer les jetés avant le 1 mars. Cependant, s'il constate qu'il ne peut respecter cette date, il remettra les travaux à la période du mois d'août.





Jetée nord existante occupée par l'entrepreneur du nouveau pont, dans l'axe de la structure

### **Question 2 :**

Aussi, nous allons exiger que les pieux caissons soient démantelés et que les superficies soient remises en état lors de la déconstruction du pont tel que prévu pour les autres piles du pont actuel. Toutefois, la liste des travaux et l'échéancier ne mentionnent pas cette étape.

### **Réponse 2 :**

Le Ministère confirme que la déconstruction des pieux et de l'étalement sera réalisée en même temps que la démolition du pont existant. Les superficies seront remises en état lors de la déconstruction du pont.

### **Engagements complémentaires**

Compte tenu des impacts potentiels, et afin d'assurer la protection des tortues géographiques et de leur habitat, le MTMD s'engage à mettre en place les mesures suivantes avant le début des travaux d'urgence et à les maintenir durant les travaux :

- Installer des barrières d'exclusion dès le début des travaux afin de s'assurer qu'aucune tortue ne puisse accéder au chantier et ajuster ces barrières selon l'avancement des travaux ;
- Sensibiliser le personnel à la présence potentielle des tortues sur le chantier et des bonnes pratiques à adopter lors d'observation ;
- Installer des caméras afin de détecter la présence des tortues aux sites des jetées, avant la construction de celles-ci ;

- Installer des structures de thermorégulation supplémentaires au sud de l'île Girwood, si les observations montrent que les structures déjà en place sont presque toutes utilisées ;
- Ajouter des superficies supplémentaires de site de ponte dans le même secteur que celui aménagé par l'Écomuséum, soit au sud de l'île Girwood, en consultation avec le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs ;
- Pour les nouveaux sites de pontes aménagés, installer des caméras pour observer les pontes, arroser légèrement les nids le plus rapidement possible après la ponte dans le but de simuler une pluie et diminuer les odeurs qui pourraient attirer les prédateurs, puis effectuer le trappage (cage et appât) des prédateurs (ratons, moutettes et renards) au besoin.