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

Projet : Recopntruction du pont de l'île aux Tourtes par le MTQ

Numéro de dossier : 3220-02-001

Liste par ministère ou organisme

no	Ministères ou organismes	Direction ou service	Signataire	Date	Nbrepages
1.	Ministère des Affaires municipales et Habitation	Direction des opérations et partenariats, Secrétatriat à la région métropolitaine	Valérie Lacasse	2021-05-21	3
2.	Ministère de la Sécurité publique	Direction général adjoint des opérations	Jean Savard	2021-05-27	3
3.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de la prospective climatique et de l'adaptation	Catherine Gauthier	2021-05-28	3
4.	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation	Direction régionale Montréal-Laval-Lanaudière	Jacques Beaupré	2021-06-01	3
5.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de l'expertise hydrique	Adeline Bazoge	2021-06-02	3
6.	Ministère de la Culture et des Communications	Direction de la Montérégie	Annie Goudreault	2021-06-04	3
7.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction des aires protégées	Francis Bouchard	2021-06-09	3
8.	Ministère de la Santé et des Services sociaux	Direction de santé publique de la Montérégie	Kareen Nour	2021-07-02	4
9.	Ministère de la Santé et des Services sociaux	Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal	Véronique Duclos	2021-07-05	6
10.	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs	Direction générale du secteur métropolitain et sud	Monia Prévost	2021-07-08	13
11.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction adjointe de la qualité de l'atmosphère	Nancy Turcotte	2021-07-07	6
12.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de la protection des espèces et des milieux naturels	Sabrina Courant	2021-07-09	6
13.	Environnement Canada	Direction des activités de protection de l'environnement	Louis Breton	2021-07-09	6
14.	Ministère du Conseil exécutif	Secrétariat aux affaires autochtones	Lucien-Pierre Bouchard	2021-07-09	3
15.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction régionale de l'analyse et de l'expertise	Lionel Laramée	2021-07-12	5
16.	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	Direction de l'expertise en réduction des émissions de gaz à effet de serre	Carl Dufour	2021-07-12	12

FORMULAIRE DE CONSULTATION SUR L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET : AVIS D'EXPERTS
PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet	
Nom du projet	Reconstruction du pont de l'île-aux-Tourtes
Initiateur de projet	MTQ
Numéro de dossier	3220-02-001
Dépôt de l'étude d'impact	2021/03/05

Présentation du projet : Le projet de mesures prioritaires de reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes vise à construire un nouveau pont au nord du pont existant. Cette option, incluant un concept nord et mi-nord, a été retenue à la suite des analyses préliminaires dans le but de minimiser, entre autres, les répercussions sur l'environnement. Ce pont constitue le lien autoroutier sur l'autoroute 40 entre la Municipalité du village de Senneville du côté est et la Ville de Vaudreuil-Dorion du côté ouest. Ce dernier est en service depuis 50 ans et est en fin de vie utile. Par conséquent, le nouveau pont permettra de répondre aux besoins en matière de transport actif et collectif.

Par ailleurs, les objectifs de ce projet s'appuient sur la mission du ministère des Transports, sur la Politique de mobilité durable – 2030, sur les orientations du Plan stratégique 2017-2020 et sur les orientations gouvernementales. Selon l'initiateur, ce nouveau pont permettra notamment d'assurer la mobilité des personnes et des marchandises dans l'axe de l'autoroute 40 entre l'île de Montréal et la région de Vaudreuil-Soulanges, de mettre en valeur l'infrastructure, d'assurer son intégration au paysage et ainsi que de préserver l'intégrité du milieu environnant.

Le concept préliminaire du nouveau pont prévoit trois voies de circulation par direction de même que des accotements permettant l'accès à des véhicules de transport collectif. Une piste polyvalente serait également aménagée sur l'un des tabliers. La structure serait d'une longueur d'environ 1,93 km, mais la portée des travaux s'étendrait sur approximativement 4,3 km, compte tenu du raccordement nécessaire à l'autoroute 40 sur les deux rives du lac des Deux-Montagnes. Le projet comprend une mise en valeur architecturale de la structure ainsi que le démantèlement du pont actuel. Les enjeux du projet sont principalement liés à la construction du pont aux abords de milieux humides et hydriques importants, notamment le lac des Deux-Montagnes et à proximité de lieux historiques et archéologiques d'intérêt sur l'Île-aux-Tourtes et du côté de la Municipalité de village de Senneville. D'autres impacts sur le milieu naturel (aires protégées et de conservation, espèces fauniques à statut particulier et écosystème forestier exceptionnel) et le milieu humain (voie navigable, paysages, résidences aux abords du pont et entreprises en bordure de l'autoroute à Senneville) sont également à prévoir.

Le projet sera réalisé selon un mode alternatif de type conception-construction-financement, ce qui comporte de confier à une seule, ou à un regroupement de firmes privées, la conception, la construction et le financement d'un ouvrage. Le partenaire n'est pas encore connu à cette étape-ci du projet.

Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation
Direction ou secteur	Direction régionale de la Montérégie
Avis conjoint	Secrétariat à la région métropolitaine
Région	16 — Montérégie
Région	06 - Montréal
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Note importante : Pour toute question d'ordre technique, consultez l'*Aide-mémoire du Formulaire de consultation sur l'acceptabilité environnementale du projet : avis d'experts*. Pour toute question concernant la portée de votre avis ou les étapes de la procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, référez-vous au *Guide à l'intention des ministères et organismes consultés — PAEEIE.*

1 Avis sur l'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 l'une des quatre réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas. Si vous êtes dans l'impossibilité de vous prononcer en raison de l'absence d'un renseignement essentiel, vous avez la possibilité d'utiliser la section 2 afin de déposer une demande de renseignement.	Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable tel que présenté

Nous sommes d'avis que le projet de reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes a pour effet de soutenir le renforcement de Vaudreuil-Dorion, pôle de service de la Municipalité régionale de comté de Vaudreuil-Soulanges (MRC), par le maintien et l'amélioration de cette infrastructure structurante. De plus, compte tenu du maintien du nombre de voies destinées à l'automobile, la préservation d'une emprise pour une infrastructure de train léger sur rail au cas où le Réseau express métropolitain serait prolongé, de l'ajout d'une piste multifonctionnelle et de mesures préférentielles pour les autobus, nous estimons que l'impact environnemental est acceptable, que le projet ne contrevient pas aux orientations gouvernementales relatives à la gestion de l'urbanisation et qu'il ne représente pas d'enjeu majeur à la lumière des outils de planification en vigueur sur le territoire.

Par ailleurs, nous soulignons que le projet est en accord avec l'orientation « favoriser le développement du transport en commun sur le territoire de la MRC et entre celui-ci et l'île de Montréal, tout en contribuant à l'objectif métropolitain de hausser de 30 % la part modale en période de pointe du matin d'ici 2021 » du schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC.

Nous constatons également que les impacts sur les infrastructures municipales et les milieux de vie avoisinants seront relativement mineurs et limités essentiellement à la période de travaux. De plus, dans le contexte de la vétusté du pont actuel, la non-réalisation du projet pourrait avoir des effets néfastes sur les territoires et infrastructures à proximité, en termes d'accessibilité et de circulation accrue lors de déviations.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Vincent Bouchard	Conseiller en aménagement		2021-05-17
David Alfaro Clark	Conseiller en aménagement du territoire et aux affaires municipales		2021-05-21
Yannick Gignac	Directeur régional de la Montérégie		2021-05-17
Valérie Lacasse	Directrice des opérations et partenariats, Secrétariat à la région métropolitaine		2021-05-21

Clause(s) particulière(s) :

2 Demande de renseignements sur des éléments qui sont en lien avec un ou des enjeux du projet et qui sont essentiels à la production de l'avis sur l'acceptabilité environnementale du projet

Indiquer de manière claire et concise le(s) renseignement(s) essentiel(s) requis permettant de vous prononcer sur l'acceptabilité environnementale du projet. Faire le lien avec l'enjeu dont il est question.

(Inscrivez ici le ou les renseignements requis)

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) :			

3 Avis sur l'acceptabilité environnementale du projet à la suite de la réception des renseignements requis

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 l'une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas.	Choisissez une réponse

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) :			

FORMULAIRE DE CONSULTATION SUR L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET : AVIS D'EXPERTS
PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet	
Nom du projet	Reconstruction du pont de l'île-aux-Tourtes
Initiateur de projet	MTQ
Numéro de dossier	3220-02-001
Dépôt de l'étude d'impact	2021/03/05

Présentation du projet : Présentation du projet : Le projet de mesures prioritaires de reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes vise à construire un nouveau pont au nord du pont existant. Cette option, incluant un concept nord et mi-nord, a été retenue à la suite des analyses préliminaires dans le but de minimiser, entre autres, les répercussions sur l'environnement. Ce pont constitue le lien autoroutier sur l'autoroute 40 entre la municipalité de village de Senneville du côté est et la Ville de Vaudreuil-Dorion du côté ouest. Ce dernier est en service depuis 50 ans et est en fin de vie utile. Par conséquent le nouveau pont permettra de répondre aux besoins en matière de transport actif et collectif.

Par ailleurs, les objectifs de ce projet s'appuient sur la mission du MTQ, la Politique de mobilité durable – 2030, les orientations du Plan stratégique 2017-2020 et les orientations gouvernementales. Selon l'initiateur, ce nouveau pont permettra notamment d'assurer la mobilité des personnes et des marchandises dans l'axe de l'autoroute 40 entre l'Île de Montréal et la région de Vaudreuil Soulanges, de mettre en valeur l'infrastructure, d'assurer son intégration au paysage et ainsi que de préserver l'intégrité du milieu environnant.

Le concept préliminaire du nouveau pont prévoit trois voies de circulation par direction de même que des accotements permettant l'accès à des véhicules de transport collectif. Une piste polyvalente serait également aménagée sur l'un des tabliers. La structure serait d'une longueur d'environ 1,93 km, mais la portée des travaux s'étendrait sur approximativement 4,3 km, compte tenu du raccordement nécessaire à l'autoroute 40 sur les deux rives du lac des Deux-Montagnes. Le projet comprend une mise en valeur architecturale de la structure ainsi que le démantèlement du pont actuel.

Les enjeux du projet sont principalement liés à la construction du pont aux abords de milieux humides et hydriques importants, notamment le lac des Deux-Montagnes et à proximité de lieux historiques et archéologiques d'intérêt sur l'Île-aux-Tourtes et du côté de la municipalité de village de Senneville. D'autres impacts sur le milieu naturel (aires protégées et de conservation, espèces fauniques à statut particulier et écosystème forestier exceptionnel) et le milieu humain (voie navigable, paysages, résidences aux abords du pont et entreprises en bordure de l'autoroute à Senneville) sont également à prévoir.

Le projet sera réalisé selon un mode alternatif de type conception-construction-financement, ce qui comporte de confier à une seule, ou à un regroupement de firmes privées, la conception, la construction et le financement d'un ouvrage. Le partenaire n'est pas encore connu à cette étape-ci du projet.

Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Ministère de la Sécurité publique
Direction ou secteur	DGAO
Avis conjoint	DRME et DRML
Région	16 – Montérégie et 06 – Montréal
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Note importante : Pour toute question d'ordre technique, consultez l'*Aide-mémoire du Formulaire de consultation sur l'acceptabilité environnementale du projet : avis d'experts*. Pour toute question concernant la portée de votre avis ou les étapes de la procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, référez-vous au *Guide à l'intention des ministères et organismes consultés – PAEEIE.*

1 Avis sur l'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 l'une des quatre réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas. Si vous êtes dans l'impossibilité de vous prononcer en raison de l'absence d'un renseignement essentiel, vous avez la possibilité d'utiliser la section 2 afin de déposer une demande de renseignement.	Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable tel que présenté

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
	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) :

2 Demande de renseignements sur des éléments qui sont en lien avec un ou des enjeux du projet et qui sont essentiels à la production de l'avis sur l'acceptabilité environnementale du projet

Indiquer de manière claire et concise le(s) renseignement(s) essentiel(s) requis permettant de vous prononcer sur l'acceptabilité environnementale du projet. Faire le lien avec l'enjeu dont il est question.

(Inscrivez ici le ou les renseignements requis)

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) :

3 Avis sur l'acceptabilité environnementale du projet à la suite de la réception des renseignements requis

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 l'une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas.	Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable tel que présenté

L'avis d'acceptabilité environnementale de ce projet a été réalisé conjointement par les deux directions régionales de la sécurité civile et de la sécurité incendie touchées :
Direction régionale de la sécurité civile et de la sécurité incendie de la Montérégie et de l'Estrie
Direction régionale de la sécurité civile et de la sécurité incendie de Montréal et de Laval

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Jean Savard	Directeur général adjoint des opérations	Jean Savard	2021-05-27
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

FORMULAIRE DE CONSULTATION SUR L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET : AVIS D'EXPERTS
PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet	
Nom du projet	Reconstruction du pont de l'île-aux-Tourtes
Initiateur de projet	MTQ
Numéro de dossier	3220-02-001
Dépôt de l'étude d'impact	2021/03/05

Présentation du projet : Présentation du projet : Le projet de mesures prioritaires de reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes vise à construire un nouveau pont au nord du pont existant. Cette option, incluant un concept nord et mi-nord, a été retenue à la suite des analyses préliminaires dans le but de minimiser, entre autres, les répercussions sur l'environnement. Ce pont constitue le lien autoroutier sur l'autoroute 40 entre la municipalité de village de Senneville du côté est et la Ville de Vaudreuil-Dorion du côté ouest. Ce dernier est en service depuis 50 ans et est en fin de vie utile. Par conséquent le nouveau pont permettra de répondre aux besoins en matière de transport actif et collectif.

Par ailleurs, les objectifs de ce projet s'appuient sur la mission du MTQ, la Politique de mobilité durable – 2030, les orientations du Plan stratégique 2017-2020 et les orientations gouvernementales. Selon l'initiateur, ce nouveau pont permettra notamment d'assurer la mobilité des personnes et des marchandises dans l'axe de l'autoroute 40 entre l'Île de Montréal et la région de Vaudreuil Soulanges, de mettre en valeur l'infrastructure, d'assurer son intégration au paysage et ainsi que de préserver l'intégrité du milieu environnant.

Le concept préliminaire du nouveau pont prévoit trois voies de circulation par direction de même que des accotements permettant l'accès à des véhicules de transport collectif. Une piste polyvalente serait également aménagée sur l'un des tabliers. La structure serait d'une longueur d'environ 1,93 km, mais la portée des travaux s'étendrait sur approximativement 4,3 km, compte tenu du raccordement nécessaire à l'autoroute 40 sur les deux rives du lac des Deux-Montagnes. Le projet comprend une mise en valeur architecturale de la structure ainsi que le démantèlement du pont actuel.

Les enjeux du projet sont principalement liés à la construction du pont aux abords de milieux humides et hydriques importants, notamment le lac des Deux-Montagnes et à proximité de lieux historiques et archéologiques d'intérêt sur l'Île-aux-Tourtes et du côté de la municipalité de village de Senneville. D'autres impacts sur le milieu naturel (aires protégées et de conservation, espèces fauniques à statut particulier et écosystème forestier exceptionnel) et le milieu humain (voie navigable, paysages, résidences aux abords du pont et entreprises en bordure de l'autoroute à Senneville) sont également à prévoir.

Le projet sera réalisé selon un mode alternatif de type conception-construction-financement, ce qui comporte de confier à une seule, ou à un regroupement de firmes privées, la conception, la construction et le financement d'un ouvrage. Le partenaire n'est pas encore connu à cette étape-ci du projet.

Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
Direction ou secteur	Direction de la prospective climatique et de l'adaptation (DPCA), volet adaptation
Avis conjoint	À remplir uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.
Région	Vous devez choisir une région administrative
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Note importante : Pour toute question d'ordre technique, consultez l'*Aide-mémoire du Formulaire de consultation sur l'acceptabilité environnementale du projet : avis d'experts*. Pour toute question concernant la portée de votre avis ou les étapes de la procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, référez-vous au *Guide à l'intention des ministères et organismes consultés – PAEEIE.*

1 Avis sur l'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 l'une des quatre réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas. Si vous êtes dans l'impossibilité de vous prononcer en raison de l'absence d'un renseignement essentiel, vous avez la possibilité d'utiliser la section 2 afin de déposer une demande de renseignement.	Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable tel que présenté

L'étude d'impact comporte les renseignements essentiels liés à l'adaptation aux changements climatiques (champ de compétence de la DPCA) et aux enjeux identifiés.

Dans le cadre du résumé de l'étude d'impacts, l'initiateur identifie divers enjeux, dont « Assurer la pérennité des infrastructures ». Cet enjeu est lié à l'adaptation aux changements climatiques, comme les zones de contraintes pouvant être affectées par les changements climatiques (par exemple, zones inondables) ainsi que les aléas modifiés par les changements climatiques (par exemple, précipitations extrêmes de courte durée) pouvant causer un vieillissement prématuré ainsi qu'une réduction de la durée de vie des infrastructures.

Cet enjeu n'a pas été retenu par l'initiateur, puisque « ces considérations sont déjà prises en compte dans l'élaboration du projet par les différentes disciplines de génie civil » (tableau 3). Effectivement, la conception des infrastructures prend en compte les changements climatiques. Par exemple, les cotes de crues ont été rehaussées et les courbes IDF, sur lesquelles se base la projection des précipitations extrêmes de courte durée, ont été majorées de 20 %. L'initiateur souligne qu'« assurer la durabilité du nouveau pont est important pour le MTQ, notamment en tenant compte des changements climatiques et en faisant des choix qui en facilitent l'entretien ». De plus, l'initiateur s'est engagé à mettre sur pied un programme de suivi environnemental « Résilience aux changements climatiques », dans le cadre duquel il effectuera le suivi de l'évolution des projections climatiques, de l'état du pont et adaptera ses pratiques d'entretien en conséquence. Ce suivi sera effectué périodiquement, de manière à réévaluer le profil de risques et les recommandations associées, lorsque de nouvelles données deviennent disponibles. Enfin, l'analyse de risques a été réalisée selon la méthode Optiques changements climatiques d'Infrastructures Canada, basée sur la norme ISO 31000 (tableaux 8-36 à 8-40). Or, cette analyse répond avec satisfaction aux attentes de la DPCA.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Catherine Gauthier	Directrice de la prospective climatique et de l'adaptation		2021-05-28
Julie Veillette	Coordonnatrice des avis d'experts		2021-05-28
Kathy Rouleau	Conseillère en adaptation aux changements climatiques		2021-05-26

Clause(s) particulière(s) :

2 Demande de renseignements sur des éléments qui sont en lien avec un ou des enjeux du projet et qui sont essentiels à la production de l'avis sur l'acceptabilité environnementale du projet

Indiquer de manière claire et concise le(s) renseignement(s) essentiel(s) requis permettant de vous prononcer sur l'acceptabilité environnementale du projet. Faire le lien avec l'enjeu dont il est question.

(Inscrivez ici le ou les renseignements requis)

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) :			

3 Avis sur l'acceptabilité environnementale du projet à la suite de la réception des renseignements requis

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 l'une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas.	Choisissez une réponse

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) :			

FORMULAIRE DE CONSULTATION SUR L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET : AVIS D'EXPERTS
PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet	
Nom du projet	Reconstruction du pont de l'île-aux-Tourtes
Initiateur de projet	MTQ
Numéro de dossier	3220-02-001
Dépôt de l'étude d'impact	2021/03/05

Présentation du projet : Présentation du projet : Le projet de mesures prioritaires de reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes vise à construire un nouveau pont au nord du pont existant. Cette option, incluant un concept nord et mi-nord, a été retenue à la suite des analyses préliminaires dans le but de minimiser, entre autres, les répercussions sur l'environnement. Ce pont constitue le lien autoroutier sur l'autoroute 40 entre la municipalité de village de Senneville du côté est et la Ville de Vaudreuil-Dorion du côté ouest. Ce dernier est en service depuis 50 ans et est en fin de vie utile. Par conséquent le nouveau pont permettra de répondre aux besoins en matière de transport actif et collectif.

Par ailleurs, les objectifs de ce projet s'appuient sur la mission du MTQ, la Politique de mobilité durable – 2030, les orientations du Plan stratégique 2017-2020 et les orientations gouvernementales. Selon l'initiateur, ce nouveau pont permettra notamment d'assurer la mobilité des personnes et des marchandises dans l'axe de l'autoroute 40 entre l'Île de Montréal et la région de Vaudreuil Soulanges, de mettre en valeur l'infrastructure, d'assurer son intégration au paysage et ainsi que de préserver l'intégrité du milieu environnant.

Le concept préliminaire du nouveau pont prévoit trois voies de circulation par direction de même que des accotements permettant l'accès à des véhicules de transport collectif. Une piste polyvalente serait également aménagée sur l'un des tabliers. La structure serait d'une longueur d'environ 1,93 km, mais la portée des travaux s'étendrait sur approximativement 4,3 km, compte tenu du raccordement nécessaire à l'autoroute 40 sur les deux rives du lac des Deux-Montagnes. Le projet comprend une mise en valeur architecturale de la structure ainsi que le démantèlement du pont actuel.

Les enjeux du projet sont principalement liés à la construction du pont aux abords de milieux humides et hydriques importants, notamment le lac des Deux-Montagnes et à proximité de lieux historiques et archéologiques d'intérêt sur l'Île-aux-Tourtes et du côté de la municipalité de village de Senneville. D'autres impacts sur le milieu naturel (aires protégées et de conservation, espèces fauniques à statut particulier et écosystème forestier exceptionnel) et le milieu humain (voie navigable, paysages, résidences aux abords du pont et entreprises en bordure de l'autoroute à Senneville) sont également à prévoir.

Le projet sera réalisé selon un mode alternatif de type conception-construction-financement, ce qui comporte de confier à une seule, ou à un regroupement de firmes privées, la conception, la construction et le financement d'un ouvrage. Le partenaire n'est pas encore connu à cette étape-ci du projet.

Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation
Direction ou secteur	Direction régionale Montréal-Laval-Lanaudière
Avis conjoint	La direction régionale Montérégie Ouest a été consultée et n'a pas de commentaires à formuler. Cet avis regroupe l'ensemble des commentaires du MAPAQ.
Région	06 - Montréal
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Note importante : Pour toute question d'ordre technique, consultez l'*Aide-mémoire du Formulaire de consultation sur l'acceptabilité environnementale du projet : avis d'experts*. Pour toute question concernant la portée de votre avis ou les étapes de la procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, référez-vous au *Guide à l'intention des ministères et organismes consultés – PAEEIE.*

1 Avis sur l'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 l'une des quatre réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas. Si vous êtes dans l'impossibilité de vous prononcer en raison de l'absence d'un renseignement essentiel, vous avez la possibilité d'utiliser la section 2 afin de déposer une demande de renseignement.	Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable aux conditions suivantes

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) :

2 Demande de renseignements sur des éléments qui sont en lien avec un ou des enjeux du projet et qui sont essentiels à la production de l'avis sur l'acceptabilité environnementale du projet

Indiquer de manière claire et concise le(s) renseignement(s) essentiel(s) requis permettant de vous prononcer sur l'acceptabilité environnementale du projet. Faire le lien avec l'enjeu dont il est question.

(Inscrivez ici le ou les renseignements requis)

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) :

3 Avis sur l'acceptabilité environnementale du projet à la suite de la réception des renseignements requis

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 l'une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas.	Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable tel que présenté

Nous avons reçu le 25 mai 2021 les réponses de l'initiateur à nos questions transmises au MELCC le 16 avril dernier. L'initiateur a confirmé que le projet devra obtenir une autorisation de la part de la Commission de protection du territoire et des activités agricoles (CPTAQ) afin d'être réalisé étant donné qu'un empiétement en zone agricole est prévu dans les deux variantes considérées. Le ministère des Transports indique que l'empiétement sera de 0,05 hectare pour le tracé-mi-nord et de 0,1 hectare pour le tracé nord. La CPTAQ nous a confirmé avoir reçu la demande de l'initiateur et que cette demande vise 0,1 ha.

L'empiétement de l'urbanisation en zone agricole doit être exceptionnel, c'est-à-dire que l'initiateur ne devrait y recourir que lorsqu'il n'est pas possible de réaliser le projet en zone non agricole. Notre analyse de la documentation disponible sur le projet nous porte à conclure que cet empiétement est nécessaire à la réalisation du projet et que l'initiateur a pris les mesures visant à en limiter l'étendue.

L'empiétement en zone agricole ne diminuera pas les superficies disponibles à l'agriculture et ne fragmentera pas davantage la zone agricole de l'Agglomération de Montréal. Nous constatons que la portion de lot visé se situe entre la limite sud de la zone agricole et l'emprise de conduites d'eau et de gaz naturel. De plus, la zone agricole à cet endroit n'est pas cultivée depuis de nombreuses années et qu'une portion du site semble avoir été remblayée étant donné qu'on peut y apercevoir un monticule recouvert par des arbres matures.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Pierre-Olivier Quesnel	Conseiller en développement économique et aménagement du territoire	Quesnel Pierre-Olivier (DRMLL-LAN) (Laval) — Signature numérique de Quesnel Pierre-Olivier (DRMLL-LAN) (Laval) Date : 2021.06.01 11:46:50 -04'00'	2021-05-31
Jacques Beaupré	Directeur régional	Beaupré Jacques (DRMLL-LAN) (L'Assomption) — Signature numérique de Beaupré Jacques (DRMLL-LAN) (L'Assomption) Date : 2021.06.01 12:04:52 -04'00'	Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

FORMULAIRE DE CONSULTATION SUR L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET : AVIS D'EXPERTS
PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet	
Nom du projet	Reconstruction du pont de l'île-aux-Tourtes
Initiateur de projet	MTQ
Numéro de dossier	3220-02-001
Dépôt de l'étude d'impact	2021/03/05

Présentation du projet : Présentation du projet : Le projet de mesures prioritaires de reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes vise à construire un nouveau pont au nord du pont existant. Cette option, incluant un concept nord et mi-nord, a été retenue à la suite des analyses préliminaires dans le but de minimiser, entre autres, les répercussions sur l'environnement. Ce pont constitue le lien autoroutier sur l'autoroute 40 entre la municipalité de village de Senneville du côté est et la Ville de Vaudreuil-Dorion du côté ouest. Ce dernier est en service depuis 50 ans et est en fin de vie utile. Par conséquent le nouveau pont permettra de répondre aux besoins en matière de transport actif et collectif.

Par ailleurs, les objectifs de ce projet s'appuient sur la mission du MTQ, la Politique de mobilité durable – 2030, les orientations du Plan stratégique 2017-2020 et les orientations gouvernementales. Selon l'initiateur, ce nouveau pont permettra notamment d'assurer la mobilité des personnes et des marchandises dans l'axe de l'autoroute 40 entre l'Île de Montréal et la région de Vaudreuil Soulanges, de mettre en valeur l'infrastructure, d'assurer son intégration au paysage et ainsi que de préserver l'intégrité du milieu environnant.

Le concept préliminaire du nouveau pont prévoit trois voies de circulation par direction de même que des accotements permettant l'accès à des véhicules de transport collectif. Une piste polyvalente serait également aménagée sur l'un des tabliers. La structure serait d'une longueur d'environ 1,93 km, mais la portée des travaux s'étendrait sur approximativement 4,3 km, compte tenu du raccordement nécessaire à l'autoroute 40 sur les deux rives du lac des Deux-Montagnes. Le projet comprend une mise en valeur architecturale de la structure ainsi que le démantèlement du pont actuel.

Les enjeux du projet sont principalement liés à la construction du pont aux abords de milieux humides et hydriques importants, notamment le lac des Deux-Montagnes et à proximité de lieux historiques et archéologiques d'intérêt sur l'Île-aux-Tourtes et du côté de la municipalité de village de Senneville. D'autres impacts sur le milieu naturel (aires protégées et de conservation, espèces fauniques à statut particulier et écosystème forestier exceptionnel) et le milieu humain (voie navigable, paysages, résidences aux abords du pont et entreprises en bordure de l'autoroute à Senneville) sont également à prévoir.

Le projet sera réalisé selon un mode alternatif de type conception-construction-financement, ce qui comporte de confier à une seule, ou à un regroupement de firmes privées, la conception, la construction et le financement d'un ouvrage. Le partenaire n'est pas encore connu à cette étape-ci du projet.

Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
Direction ou secteur	Direction de l'expertise hydrique Direction adjointe de l'hydrologie et de l'hydraulique
Avis conjoint	À remplir uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.
Région	03 - Capitale-Nationale
Numéro de référence	3220-02-001

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Note importante : Pour toute question d'ordre technique, consultez l'*Aide-mémoire du Formulaire de consultation sur l'acceptabilité environnementale du projet : avis d'experts*. Pour toute question concernant la portée de votre avis ou les étapes de la procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, référez-vous au *Guide à l'intention des ministères et organismes consultés – PAEEIE.*

1 Avis sur l'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 l'une des quatre réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas. Si vous êtes dans l'impossibilité de vous prononcer en raison de l'absence d'un renseignement essentiel, vous avez la possibilité d'utiliser la section 2 afin de déposer une demande de renseignement.	Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable tel que présenté

L'ensemble des enjeux soulevés par la direction de l'expertise hydrique (DEH) lors de rencontres préparatoires avec le mandataire technique depuis 2018 ont été accueillis, analysés et intégrés de manière acceptable dans la documentation déposée par l'initiateur.

Ces enjeux étaient principalement en lien avec les aspects de modification du régime d'écoulement, de problématiques liés à la glace (comme la formation potentielle d'embâcle et l'impact de la glace sur la structure), l'érosion et la sédimentation au voisinage de l'infrastructure présente, celle à construire et toute structure temporaire nécessaire au projet. Les éléments de phasage des travaux, de mise en place de mesures d'urgence en cas d'inondation du chantier et de suivi ont également été abordé.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
François Godin, ing. M.Sc.	Expert-conseil en ressources hydriques – Direction de l'expertise hydrique		2021-06-02
Adeline Bazoge, M.Sc. Env.	Directrice adjointe de l'hydrologie et de l'hydraulique – Direction de l'expertise hy-drique		2021-06-02

Clause(s) particulière(s) :

2 Demande de renseignements sur des éléments qui sont en lien avec un ou des enjeux du projet et qui sont essentiels à la production de l'avis sur l'acceptabilité environnementale du projet

Indiquer de manière claire et concise le(s) renseignement(s) essentiel(s) requis permettant de vous prononcer sur l'acceptabilité environnementale du projet. Faire le lien avec l'enjeu dont il est question.

(Inscrivez ici le ou les renseignements requis)

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) :

3 Avis sur l'acceptabilité environnementale du projet à la suite de la réception des renseignements requis

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 l'une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas.	Choisissez une réponse

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) :

FORMULAIRE DE CONSULTATION SUR L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET : AVIS D'EXPERTS
PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet	
Nom du projet	Reconstruction du pont de l'île-aux-Tourtes
Initiateur de projet	MTQ
Numéro de dossier	3220-02-001
Dépôt de l'étude d'impact	2021/03/05

Présentation du projet : Présentation du projet : Le projet de mesures prioritaires de reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes vise à construire un nouveau pont au nord du pont existant. Cette option, incluant un concept nord et mi-nord, a été retenue à la suite des analyses préliminaires dans le but de minimiser, entre autres, les répercussions sur l'environnement. Ce pont constitue le lien autoroutier sur l'autoroute 40 entre le Village de Senneville du côté est et la Ville de Vaudreuil-Dorion du côté ouest. Ce dernier est en service depuis 50 ans et est en fin de vie utile. Par conséquent, le nouveau pont permettra de répondre aux besoins en matière de transport actif et collectif.

Par ailleurs, les objectifs de ce projet s'appuient sur la mission du MTQ, la Politique de mobilité durable – 2030, les orientations du Plan stratégique 2017-2020 et les orientations gouvernementales. Selon l'initiateur, ce nouveau pont permettra notamment d'assurer la mobilité des personnes et des marchandises dans l'axe de l'autoroute 40 entre l'Île de Montréal et la région de Vaudreuil Soulanges, de mettre en valeur l'infrastructure, d'assurer son intégration au paysage et ainsi que de préserver l'intégrité du milieu environnant.

Le concept préliminaire du nouveau pont prévoit trois voies de circulation par direction de même que des accotements permettant l'accès à des véhicules de transport collectif. Une piste polyvalente serait également aménagée sur l'un des tabliers. La structure serait d'une longueur d'environ 1,93 km, mais la portée des travaux s'étendrait sur approximativement 4,3 km, compte tenu du raccordement nécessaire à l'autoroute 40 sur les deux rives du lac des Deux-Montagnes. Le projet comprend une mise en valeur architecturale de la structure ainsi que le démantèlement du pont actuel.

Les enjeux du projet sont principalement liés à la construction du pont aux abords de milieux humides et hydriques importants, notamment le lac des Deux-Montagnes et à proximité des lieux historiques et archéologiques d'intérêt sur l'Île-aux-Tourtes et du côté de la municipalité de Village de Senneville. D'autres impacts sur le milieu naturel (aires protégées et de conservation, espèces fauniques à statut particulier et écosystème forestier exceptionnel) et le milieu humain (voie navigable, paysages, résidences aux abords du pont et entreprises en bordure de l'autoroute à Senneville) sont également à prévoir.

Le projet sera réalisé selon un mode alternatif de type conception-construction-financement, ce qui comporte de confier à une seule, ou à un regroupement de firmes privées, la conception, la construction et le financement d'un ouvrage. Le partenaire n'est pas encore connu à cette étape-ci du projet.

Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Ministère de la Culture et des Communications
Direction ou secteur	Direction de la Montérégie
Avis conjoint	À remplir uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.
Région	16 - Montérégie
Numéro de référence	41058

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Note importante : Pour toute question d'ordre technique, consultez l'*Aide-mémoire du Formulaire de consultation sur l'acceptabilité environnementale du projet : avis d'experts*. Pour toute question concernant la portée de votre avis ou les étapes de la procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, référez-vous au *Guide à l'intention des ministères et organismes consultés – PAEEIE.*

1 Avis sur l'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 l'une des quatre réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas. Si vous êtes dans l'impossibilité de vous prononcer en raison de l'absence d'un renseignement essentiel, vous avez la possibilité d'utiliser la section 2 afin de déposer une demande de renseignement.	Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable tel que présenté

Dans l'ensemble, le projet est acceptable. Cependant, certaines préoccupations ont été relevées et méritent d'être prises en compte par le promoteur dans la poursuite du projet.

Patrimoine archéologique :

Le MCC constate au dossier la présence d'une étude de potentiel archéologique ainsi que les rapports des inventaires archéologiques réalisés à ce jour. Le MCC constate que des inventaires archéologiques restent à réaliser au courant de l'année 2021. D'une part, un inventaire doit permettre l'investigation d'une zone de potentiel située en bordure nord de l'autoroute à Senneville. D'autre part, un inventaire supplémentaire doit avoir lieu sur l'Île Girwood, dans la zone 1 du site archéologique découvert en 2019 (BiFl-15). Tel qu'indiqué à la page 4-141 du rapport principal de l'étude d'impact, advenant que cette intervention supplémentaire ne permette pas de compléter les enregistrements archéologiques, le MTQ s'est engagé à y réaliser une surveillance archéologique des travaux. Dans un deuxième temps, il est également prévu qu'une vérification en plongée des cibles détectées en 2019 soit faite et qu'ait lieu une prospection visuelle subaquatique de la rive sud de l'Île-aux-Tourtes (figure 4-38), dans une zone qui n'avait pu faire l'objet d'une télédétection en 2019. Tel qu'indiqué à la page 4-144 du même document, advenant d'éventuelles découvertes en milieu subaquatique, le MTQ s'est engagé à éviter les travaux de construction à ces emplacements. Enfin, le MCC comprend que l'ensemble du projet de reconstruction demeurera hors de l'emprise du site archéologique classé de l'Île-aux-Tourtes.

Ainsi, à l'égard des documents déposés et des engagements du MTQ en lien avec les inventaires à compléter et les mesures de mitigation subséquentes, le Ministère considère que le patrimoine archéologique aura été traité de manière satisfaisante.

Patrimoine bâti :

Suite à la prise de connaissance du dossier soumis par le promoteur, le MCC a compris que la question du patrimoine bâti a été traitée de façon satisfaisante. Il importe de préciser que le patrimoine bâti ayant un statut provincial n'est pas touché par le présent projet et ne se trouve pas dans la zone d'étude restreinte du projet. Il est également à préciser que selon la compréhension du MCC et les documents de l'étude d'impact, aucune démolition de bâtiments plus vieux de 25 ans n'est prévue soit en totalité ou en partie.

Paysages culturels :

Le MCC constate que la question du paysage fait partie du sous-enjeu « Qualité de vie », lui-même faisant partie de l'enjeu « Préservation de la qualité de vie des résidents et des usages du territoire environnant », dans l'étude d'impact. Il constate également au dossier une étude des besoins en matière de paysage réalisée par le MTQ en 2014.

À la lecture de l'étude d'impact, le MCC comprend que le pont de remplacement sera un pont à poutres en acier semblable au pont qui est présentement en place. Le MCC constate également qu'un concept architectural final n'a pas encore été retenu.

Toujours au niveau des paysages, dans une perspective d'assurer un environnement paysager de qualité, et ce, dans une perspective d'exemplarité de l'état en matière d'aménagement culturel du territoire, le MCC encourage le MTQ à appliquer les processus les plus rigoureux pour atteindre un niveau de design de qualité lors de l'élaboration du concept architectural de cet ouvrage qui sera appelé à faire partie du paysage métropolitain pendant 75 ans.

Le MCC encourage entre autres mesures de prendre en compte la consultation sur l'intégration de la dimension paysagère ainsi que d'assurer la prise en compte des enjeux, des paysages et des points de vue d'intérêts paysagers soulevés dans le rapport d'étude des paysages de 2014.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Kevin Cogland	Conseiller en développement culturel		2021-06-04

Annie Goudreault	Directrice de la Montérégie	Annie Goudreault	2021-06-04
Clause(s) particulière(s) :			
S. O.			

2 Demande de renseignements sur des éléments qui sont en lien avec un ou des enjeux du projet et qui sont essentiels à la production de l'avis sur l'acceptabilité environnementale du projet

Indiquer de manière claire et concise le(s) renseignement(s) essentiel(s) requis permettant de vous prononcer sur l'acceptabilité environnementale du projet. Faire le lien avec l'enjeu dont il est question.

(Inscrivez ici le ou les renseignements requis)

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) :

3 Avis sur l'acceptabilité environnementale du projet à la suite de la réception des renseignements requis

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 l'une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas.	Choisissez une réponse

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) :

FORMULAIRE DE CONSULTATION SUR L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET : AVIS D'EXPERTS
PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet	
Nom du projet	Reconstruction du pont de l'île-aux-Tourtes
Initiateur de projet	MTQ
Numéro de dossier	3220-02-001
Dépôt de l'étude d'impact	2021/03/05

Présentation du projet : Le projet de mesures prioritaires de reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes vise à construire un nouveau pont au nord du pont existant. Cette option, incluant un concept nord et mi-nord, a été retenue à la suite des analyses préliminaires dans le but de minimiser, entre autres, les répercussions sur l'environnement. Ce pont constitue le lien autoroutier sur l'autoroute 40 entre la municipalité de village de Senneville du côté est et la Ville de Vaudreuil-Dorion du côté ouest. Ce dernier est en service depuis 50 ans et est en fin de vie utile. Par conséquent le nouveau pont permettra de répondre aux besoins en matière de transport actif et collectif.

Par ailleurs, les objectifs de ce projet s'appuient sur la mission du MTQ, la Politique de mobilité durable – 2030, les orientations du Plan stratégique 2017-2020 et les orientations gouvernementales. Selon l'initiateur, ce nouveau pont permettra notamment d'assurer la mobilité des personnes et des marchandises dans l'axe de l'autoroute 40 entre l'Île de Montréal et la région de Vaudreuil Soulanges, de mettre en valeur l'infrastructure, d'assurer son intégration au paysage et ainsi que de préserver l'intégrité du milieu environnant.

Le concept préliminaire du nouveau pont prévoit trois voies de circulation par direction de même que des accotements permettant l'accès à des véhicules de transport collectif. Une piste polyvalente serait également aménagée sur l'un des tabliers. La structure serait d'une longueur d'environ 1,93 km, mais la portée des travaux s'étendrait sur approximativement 4,3 km, compte tenu du raccordement nécessaire à l'autoroute 40 sur les deux rives du lac des Deux-Montagnes. Le projet comprend une mise en valeur architecturale de la structure ainsi que le démantèlement du pont actuel.

Les enjeux du projet sont principalement liés à la construction du pont aux abords de milieux humides et hydriques importants, notamment le lac des Deux-Montagnes et à proximité de lieux historiques et archéologiques d'intérêt sur l'Île-aux-Tourtes et du côté de la municipalité de village de Senneville. D'autres impacts sur le milieu naturel (aires protégées et de conservation, espèces fauniques à statut particulier et écosystème forestier exceptionnel) et le milieu humain (voie navigable, paysages, résidences aux abords du pont et entreprises en bordure de l'autoroute à Senneville) sont également à prévoir.

Le projet sera réalisé selon un mode alternatif de type conception-construction-financement, ce qui comporte de confier à une seule, ou à un regroupement de firmes privées, la conception, la construction et le financement d'un ouvrage. Le partenaire n'est pas encore connu à cette étape-ci du projet.

Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Choisissez un élément. Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
Direction ou secteur	Direction des aires protégées
Avis conjoint	À remplir uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.
Région	16 - Montérégie
Numéro de référence	3220-02-001

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Note importante : Pour toute question d'ordre technique, consultez l'*Aide-mémoire du Formulaire de consultation sur l'acceptabilité environnementale du projet : avis d'experts*. Pour toute question concernant la portée de votre avis ou les étapes de la procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, référez-vous au *Guide à l'intention des ministères et organismes consultés – PAEEIE.*

1 Avis sur l'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 l'une des quatre réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas. Si vous êtes dans l'impossibilité de vous prononcer en raison de l'absence d'un renseignement essentiel, vous avez la possibilité d'utiliser la section 2 afin de déposer une demande de renseignement.	Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable tel que présenté

Bien que nous considérions le projet actuel comme acceptable, nous tenons toutefois à formuler quelques remarques.

De manière générale, l'étude d'impact ne retient pas la thématique des aires protégées comme composante valorisée de l'environnement, mais aborde plutôt cette thématique par le biais de leurs composantes biophysiques (flore, faune, milieux humides, qualité de l'eau et des sols). Il est toutefois important de rappeler que les aires protégées remplissent des rôles et fonctions qui dépassent largement celui joué par la somme de leur partie. À ce chapitre, on peut noter que les aires protégées :
-Préservent des échantillons représentatifs des écosystèmes de la région où elles sont situées et jouent de ce fait un rôle fondamental dans la gestion durable des forêts ainsi qu'au niveau de la recherche forestière;
-Remplissent des fonctions et des services écologiques essentiels (régularisation des débits d'eau, maintien de la qualité de l'eau, prévention de l'érosion des sols et riveraine, captation des gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques, maintien d'habitats floristiques et fauniques et de corridors de dispersion, opportunité de pratique d'activités récréotouristiques dans un cadre naturel protégé et peu perturbé);

-Préservent de multiples bénéfices sociaux et culturels. Certains milieux ont une valeur symbolique pour certaines collectivités, et peuvent représenter des lieux auxquels ces collectivités s'identifient étroitement.
L'importance des aires protégé au regard des rôles et fonctions précités est de plus étroitement liée au fait de leur remarquable état de conservation comparativement aux paysages environnants souvent sujets à de multiples perturbations anthropiques. Par conséquent, comparativement à des territoires non protégées, des précautions particulières devraient être envisagées, quand elles sont requises, afin de préserver, de manière efficace l'ensemble des rôles et fonctions des aires protégées. Nous recommandons donc que les aires protégées soient considérées et traitées de manière systématique dans les futures études d'impact comme une composante valorisée de l'environnement.

- De manière plus spécifique, la réserve écologique des Îles-Avelle-Wight-et-Hiam n'est pas mentionnée à la section 4.3.3 et ne figure pas sur la carte 4.8 de l'étude d'impact. Considérant notre recommandation précédente à l'effet de considérer les aires protégées en tant que composante valorisée de l'environnement, nous recommandons également que l'ensemble des aires protégées soient répertoriées de manière systématique au sein de la zone d'étude élargie dans le cadre des futures études d'impact.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte. Francis Bouchard	Cliquez ici pour entrer du texte. Directeur	M'habat pour Francis Bouchard	Cliquez ici pour entrer une date. 2021-06-09
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

2 Demande de renseignements sur des éléments qui sont en lien avec un ou des enjeux du projet et qui sont essentiels à la production de l'avis sur l'acceptabilité environnementale du projet

Indiquer de manière claire et concise le(s) renseignement(s) essentiel(s) requis permettant de vous prononcer sur l'acceptabilité environnementale du projet. Faire le lien avec l'enjeu dont il est question.

(Inscrivez ici le ou les renseignements requis)

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) :

3 Avis sur l'acceptabilité environnementale du projet à la suite de la réception des renseignements requis

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 l'une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas.	Choisissez une réponse

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) :

FORMULAIRE DE CONSULTATION SUR L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET : AVIS D'EXPERTS
PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet	
Nom du projet	Reconstruction du pont de l'île-aux-Tourtes
Initiateur de projet	MTQ
Numéro de dossier	3220-02-001
Dépôt de l'étude d'impact	2021/03/05

Présentation du projet : Présentation du projet : Le projet de mesures prioritaires de reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes vise à construire un nouveau pont au nord du pont existant. Cette option, incluant un concept nord et mi-nord, a été retenue à la suite des analyses préliminaires dans le but de minimiser, entre autres, les répercussions sur l'environnement. Ce pont constitue le lien autoroutier sur l'autoroute 40 entre la municipalité de village de Senneville du côté est et la Ville de Vaudreuil-Dorion du côté ouest. Ce dernier est en service depuis 50 ans et est en fin de vie utile. Par conséquent le nouveau pont permettra de répondre aux besoins en matière de transport actif et collectif.

Par ailleurs, les objectifs de ce projet s'appuient sur la mission du MTQ, la Politique de mobilité durable – 2030, les orientations du Plan stratégique 2017-2020 et les orientations gouvernementales. Selon l'initiateur, ce nouveau pont permettra notamment d'assurer la mobilité des personnes et des marchandises dans l'axe de l'autoroute 40 entre l'Île de Montréal et la région de Vaudreuil Soulanges, de mettre en valeur l'infrastructure, d'assurer son intégration au paysage et ainsi que de préserver l'intégrité du milieu environnant.

Le concept préliminaire du nouveau pont prévoit trois voies de circulation par direction de même que des accotements permettant l'accès à des véhicules de transport collectif. Une piste polyvalente serait également aménagée sur l'un des tabliers. La structure serait d'une longueur d'environ 1,93 km, mais la portée des travaux s'étendrait sur approximativement 4,3 km, compte tenu du raccordement nécessaire à l'autoroute 40 sur les deux rives du lac des Deux-Montagnes. Le projet comprend une mise en valeur architecturale de la structure ainsi que le démantèlement du pont actuel.

Les enjeux du projet sont principalement liés à la construction du pont aux abords de milieux humides et hydriques importants, notamment le lac des Deux-Montagnes et à proximité de lieux historiques et archéologiques d'intérêt sur l'Île-aux-Tourtes et du côté de la municipalité de village de Senneville. D'autres impacts sur le milieu naturel (aires protégées et de conservation, espèces fauniques à statut particulier et écosystème forestier exceptionnel) et le milieu humain (voie navigable, paysages, résidences aux abords du pont et entreprises en bordure de l'autoroute à Senneville) sont également à prévoir.

Le projet sera réalisé selon un mode alternatif de type conception-construction-financement, ce qui comporte de confier à une seule, ou à un regroupement de firmes privées, la conception, la construction et le financement d'un ouvrage. Le partenaire n'est pas encore connu à cette étape-ci du projet.

Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Ministère de la Santé et des Services sociaux
Direction ou secteur	Direction de santé publique de la Montérégie
Avis conjoint	À remplir uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.
Région	16 - Montérégie
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Note importante : Pour toute question d'ordre technique, consultez l'*Aide-mémoire du Formulaire de consultation sur l'acceptabilité environnementale du projet : avis d'experts*. Pour toute question concernant la portée de votre avis ou les étapes de la procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, référez-vous au *Guide à l'intention des ministères et organismes consultés – PAEEIE.*

1 Avis sur l'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 l'une des quatre réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas. Si vous êtes dans l'impossibilité de vous prononcer en raison de l'absence d'un renseignement essentiel, vous avez la possibilité d'utiliser la section 2 afin de déposer une demande de renseignement.	Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable aux conditions suivantes

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Laura Atikessé	Agente de planification, programmation et recherche		Cliquez ici pour entrer une date.
Kareen Nour	Coordonnatrice régionale		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

2 Demande de renseignements sur des éléments qui sont en lien avec un ou des enjeux du projet et qui sont essentiels à la production de l'avis sur l'acceptabilité environnementale du projet

Indiquer de manière claire et concise le(s) renseignement(s) essentiel(s) requis permettant de vous prononcer sur l'acceptabilité environnementale du projet. Faire le lien avec l'enjeu dont il est question.

Dans l'ensemble, le projet est acceptable. Cependant certaines préoccupations ont été relevées et méritent d'être prises en compte par le promoteur dans la poursuite de ce projet.

Nous reconnaissons avant tout que l'ajout d'une piste polyvalente au futur pont est un point positif afin de promouvoir une certaine portion du transfert modal vers le transport actif. De plus, la reconstruction du Pont de l'Île-aux-Tourtes est nécessaire pour conserver le lien social et économique entre la Montérégie et l'Île de Montréal.

Préoccupations en lien avec les enjeux no8. Préservation de la qualité de vie des résidents et des usages du territoire environnant et no.12 Maintien de l'efficacité de la circulation, des accès et de la vitalité économique et diversification de l'offre en transport.

Une des préoccupations s'avère être le point de départ de l'utilisation de l'accotement par autobus (UAB) à partir de Vaudreuil-Dorion.

- Dans le rapport principal de l'étude d'impact (page 2-43), il est noté que l'UAB est une option qui permettra de minimiser l'impact de ralentissements dans les voies régulières pour les autobus. L'accotement serait seulement utilisé si les conditions de circulation se détériorent dans les voies régulières et la vitesse autorisée serait de 50 km/h maximum.
- En direction *est*, l'UAB ne débutera qu'à l'est du pont de l'Île-Thomas. Cependant, il est noté dans l'étude d'impact (rapport principal, page 2-20) que des contraintes opérationnelles (ralentissements/congestion) en période de pointe de l'avant-midi surviennent fréquemment en amont du pont, c'est-à-dire à la jonction des autoroutes 30 et 40; à la hauteur de l'avenue St-Charles et du boulevard de la Cité-des-Jeunes (avec un refoulement à l'entrée de l'A40).
- Parmi les mesures d'atténuation suggérées pendant la phase des travaux, il a été mention d'évaluer la possibilité d'implanter une mesure préférentielle pour autobus (MPB), en amont du pont du côté de Vaudreuil-Dorion dans l'axe de l'A-40 où les conditions de circulation sont au ralenti pendant la période de pointe du matin en direction *est*, entraînant des délais de services pour les autobus empruntant le pont de l'Île-aux-Tourtes.
- Dans le but de favoriser le transfert modal de l'auto solo vers le transport collectif, en plus d'améliorer la qualité vie des résidents, réduire les nuisances et désengorger une partie du réseau router, il faudrait également évaluer la

pertinence de rendre pérenne cette mesure d'atténuation ou une autre option rendant le transport en commun plus optimal au moment où le nouveau pont sera en fonction. Il est impératif d'accroître l'attractivité et l'utilisation du transport collectif, parmi les résidents de la Montérégie en offrant des options rapides, abordables et facilement accessibles.

Une autre préoccupation concerne la sécurité des usagers de la piste polyvalente. Il est mentionné à la page 2-15 du Résumé que le pont est régulièrement soumis à des conditions climatiques particulières (averses, vents, brume, neige) qui affectent la visibilité.

- Comment sera assurée et gérée la sécurité des usagers en fonction des conditions climatiques particulières? Est-ce que la piste polyvalente sera interdite aux piétons et cyclistes lors de certaines conditions météorologiques? Si oui, quels moyens seraient utilisés pour bloquer la piste et de quelles manières seront prévenus les usagers?

****

Lorsque les plans des mesures d'urgence et de surveillance environnementale seront complets et disponibles, il serait opportun d'obtenir une copie afin de pouvoir les analyser et les commenter, au besoin.

****

Dans le Programme de suivi environnemental, en ce qui concerne les nuisances (bruit, poussière, lumière, vibration), il est mentionné au point 11.2.4 (page 11-4 du Résumé) que les citoyens pourront communiquer toute problématique, soit par le biais de comités de bon voisinage ou encore par la ligne téléphonique Québec 511 du MTQ pour les citoyens et usagers.

- Il serait opportun de créer un programme de gestion et de suivi des plaintes (phases d'aménagement, travaux et exploitation) pouvant être facilement accessible par téléphone et courriel et d'assurer une prise en charge et un traitement rapide des celles-ci. Une reddition de comptes de ces plaintes, produite par le MTQ, permettrait de qualifier et quantifier les nuisances perçues par la population et d'analyser les actions entreprises pour les atténuer ou les éliminer.

****

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Laura Atikessé	Agente de planification, programmation et recherche		
Kareen Nour	Coordonnatrice régionale		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

3 Avis sur l'acceptabilité environnementale du projet à la suite de la réception des renseignements requis

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 l'une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas.	Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable tel que présenté

Les réponses obtenues par le MTQ sont satisfaisantes et nous jugeons le projet acceptable.

Offre de transport collectif : Nous avons apprécié le fait que le projet s'intéresse à mettre en place une mesure préférentielle pour les autobus s'étendant sur un tronçon de 12 km, soit entre la Gare de Vaudreuil-Dorion et la future station du REM de l'Anse-à-l'Orme à Ste-Anne-de-Bellevue et qu'une étude de faisabilité est présentement en cours pour implanter de manière pérenne l'UAB, à Vaudreuil-Dorion, dans le secteur du boulevard de la Cité-des-Jeunes et du pont de l'Île-Thomas pour éviter/amoindrir l'impact négatif de la congestion routière sur le transport collectif en direction Est aux heures de pointes matinales. Sachant les bienfaits sur la santé physique et mentale des usagers et sur la qualité de l'environnement, nous rappelons l'importance de favoriser, faciliter et stimuler le transport collectif.

Offre de transport actif : En ce qui a trait à la piste polyvalente, bien que la décision de la maintenir accessible durant la saison hivernale ne soit pas encore prise, nous espérons que ce mode de transport sera possible, sécuritaire et offert sur une base annuelle, afin de préserver les impacts bénéfiques que procure le transport actif sur la santé et l'environnement.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Laura Atikessé	Agente de planification, programmation et recherche		2021-07-02
Kareen Nour	Coordonnatrice régionale		2021-07-02

Clause(s) particulière(s) :

FORMULAIRE DE CONSULTATION SUR L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET : AVIS D'EXPERTS
PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet	
Nom du projet	Reconstruction du pont de l'île-aux-Tourtes
Initiateur de projet	MTQ
Numéro de dossier	3220-02-001
Dépôt de l'étude d'impact	2021/03/05

Présentation du projet : Présentation du projet : Le projet de mesures prioritaires de reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes vise à construire un nouveau pont au nord du pont existant. Cette option, incluant un concept nord et mi-nord, a été retenue à la suite des analyses préliminaires dans le but de minimiser, entre autres, les répercussions sur l'environnement. Ce pont constitue le lien autoroutier sur l'autoroute 40 entre la municipalité de village de Senneville du côté est et la Ville de Vaudreuil-Dorion du côté ouest. Ce dernier est en service depuis 50 ans et est en fin de vie utile. Par conséquent le nouveau pont permettra de répondre aux besoins en matière de transport actif et collectif.

Par ailleurs, les objectifs de ce projet s'appuient sur la mission du MTQ, la Politique de mobilité durable – 2030, les orientations du Plan stratégique 2017-2020 et les orientations gouvernementales. Selon l'initiateur, ce nouveau pont permettra notamment d'assurer la mobilité des personnes et des marchandises dans l'axe de l'autoroute 40 entre l'Île de Montréal et la région de Vaudreuil Soulanges, de mettre en valeur l'infrastructure, d'assurer son intégration au paysage et ainsi que de préserver l'intégrité du milieu environnant.

Le concept préliminaire du nouveau pont prévoit trois voies de circulation par direction de même que des accotements permettant l'accès à des véhicules de transport collectif. Une piste polyvalente serait également aménagée sur l'un des tabliers. La structure serait d'une longueur d'environ 1,93 km, mais la portée des travaux s'étendrait sur approximativement 4,3 km, compte tenu du raccordement nécessaire à l'autoroute 40 sur les deux rives du lac des Deux-Montagnes. Le projet comprend une mise en valeur architecturale de la structure ainsi que le démantèlement du pont actuel.

Les enjeux du projet sont principalement liés à la construction du pont aux abords de milieux humides et hydriques importants, notamment le lac des Deux-Montagnes et à proximité de lieux historiques et archéologiques d'intérêt sur l'Île-aux-Tourtes et du côté de la municipalité de village de Senneville. D'autres impacts sur le milieu naturel (aires protégées et de conservation, espèces fauniques à statut particulier et écosystème forestier exceptionnel) et le milieu humain (voie navigable, paysages, résidences aux abords du pont et entreprises en bordure de l'autoroute à Senneville) sont également à prévoir.

Le projet sera réalisé selon un mode alternatif de type conception-construction-financement, ce qui comporte de confier à une seule, ou à un regroupement de firmes privées, la conception, la construction et le financement d'un ouvrage. Le partenaire n'est pas encore connu à cette étape-ci du projet.

Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Ministère de la Santé et des Services sociaux
Direction ou secteur	Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal
Avis conjoint	À remplir 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.

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Note importante : Pour toute question d'ordre technique, consultez l'*Aide-mémoire du Formulaire de consultation sur l'acceptabilité environnementale du projet : avis d'experts*. Pour toute question concernant la portée de votre avis ou les étapes de la procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, référez-vous au *Guide à l'intention des ministères et organismes consultés – PAEEIE.*

1 Avis sur l'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 l'une des quatre réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas. Si vous êtes dans l'impossibilité de vous prononcer en raison de l'absence d'un renseignement essentiel, vous avez la possibilité d'utiliser la section 2 afin de déposer une demande de renseignement.	Des renseignements essentiels sont manquants afin d'être en mesure de nous prononcer

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Mireille Carpentier	Agente de programmation de planification et de recherche		2021-05-31
Sophie Goudreau	Agente de programmation de planification et de recherche		2021-05-31
Geneviève Hamelin	Agente de programmation de planification et de recherche		2021-05-31
Véronique Duclos	Coordonnatrice régionale		2021-05-31

Clause(s) particulière(s) :

2 Demande de renseignements sur des éléments qui sont en lien avec un ou des enjeux du projet et qui sont essentiels à la production de l'avis sur l'acceptabilité environnementale du projet

Indiquer de manière claire et concise le(s) renseignement(s) essentiel(s) requis permettant de vous prononcer sur l'acceptabilité environnementale du projet. Faire le lien avec l'enjeu dont il est question.

<u>Amélioration de l'offre de transport collectif</u>

a. Voie réservée pour les autobus

Toute action visant la réallocation des ressources dédiées à l'automobile vers le réseau de Transport collectif ou actif engendre des effets positifs (gain), tandis que les actions visant à accroitre la circulation automobile entrainera des conséquences négatives (perte) au niveau de la santé humaine. Il est largement reconnu que la circulation automobile engendre l'émission de polluants dans l'air, de bruit et contribue au nombre de traumas routiers qui auront à leur tour une incidence immédiate ou retardée sur la santé des personnes résidant à proximité de ces voies de circulation ou circulant sur celles-ci.

Nous sommes heureux de constater l'intégration par le MTQ du transport collectif et actif dans son projet. Tout comme le promoteur, nous considérons que la conversion de la troisième voie pour le transport collectif « favorise le recours accru au transport collectif en réduisant l'espace disponible pour l'automobile, il s'inscrit de ce fait dans les orientations de diminution de l'étalement urbain et de l'utilisation de l'auto en réduisant la capacité routière » (p.122) et engendrerait une réduction du fardeau sanitaire associé à l'automobile. Or ce scénario a été mis de côté par le promoteur pour deux raisons :
-Il faudrait que des mesures soient mises en amont et en aval pour rendre l'usage du transport collectif efficace.
-Il faudrait un transfert modal de 30% pour ne pas détériorer les conditions de circulation sur le pont ainsi qu'un risque d'impact sur le transport des marchandises.

Il est vrai que l'efficacité de la voie réservée est dépendante de sa poursuite à l'extérieur du pont, ce qui s'avère aussi vrai pour l'utilisation de l'accotement pour les autobus (UAB), et dans cette optique nous encourageons le promoteur à pour-

suivre ce tronçon à l'extérieur du pont. Au sujet du transfert modal, le promoteur se réfère à l'étude d'EXO 2019 pour souligner le faible transfert modal associé à l'implantation du REM. Toutefois, à notre connaissance aucune étude du transfert modal n'a été considérée avec l'implantation d'une voie réservée sur le pont et à l'extérieur de celui-ci. Une telle étude nous semble essentielle afin d'être en mesure de nous prononcer sur le projet. En l'absence de cette étude, nous considérons que la conversion de la troisième voie pour le transport collectif est le scénario qui engendrait la plus grande réduction du fardeau sanitaire.

b. Connecter en voie propre, le réseau d'autobus « circulant sur le pont de l'Île-aux-Tourtes » avec la future gare du REM (Anse-à-l'orme) située à Sainte-Anne-de-Bellevue.

À la page 13 de la présentation du 31 mars 2021 réalisée par le Ministère des Transports, il est mentionné que le nombre de voies de circulation sur le pont demeure à 6 (3 voies dans chacune des directions). Cependant, on y mentionne également que l'accotement de droite (largeur de 4 m) dans chacune des directions sera utilisé pour le passage des autobus.
« Les interventions qui favorisent l'usage des transports collectifs plutôt que l'automobile privée tend à améliorer la sécurité de tous les usagers de la route puisque le transport collectif est, et de loin, beaucoup plus sécuritaire. »

Le déploiement d'un réseau de transport collectif structurant dans les secteurs autour du pont de l'île-aux-Tourtes permettrait aux résidents de faire un transfert modal de la voiture vers le transport collectif. Un réseau d'autobus performant, circulant en voie propre en tout temps sur le pont et connecter au futur REM serait une mesure gouvernementale cohérente avec le Plan stratégique 2019-2023 du Ministère des Transports du Québec. Ceci pourrait avoir de réels impacts positifs sur la santé des populations. Le taux annuel d'accident par kilomètre parcouru est beaucoup plus élevé pour les occupants des voitures que pour les occupants des autobus (Morency et al. 2018). Est-ce qu'une étude a été réalisée pour évaluer les bénéfices potentiels de cette connexion ?

<u>Amélioration de l'offre de transport actif</u>

a. Raccordement de la voie multifonctionnelle réservée au transport actif de façon sécuritaire au réseau cyclable existant.

Il est prévu qu'une piste polyvalente bidirectionnelle de 4 m soit aménagée lors de la reconstruction du pont. L'intégration d'une piste dédiée au transport actif sur le futur pont est une décision que nous accueillons avec enthousiasme. Toutefois, l'utilisation sécuritaire de cette piste pour les usagers de la route les plus vulnérables est primordiale.

Le raccordement de la piste polyvalente située sur le pont avec le reste du réseau cyclable sécuritaire est un élément essentiel pour sécuriser les déplacements des usagers de la route les plus vulnérables. Il est impensable d'envisager que les piétons et les cyclistes se retrouvent mêlés à la circulation d'un grand volume de véhicules motorisés dont une grande proportion est du camionnage lourd, une fois à l'extérieur du pont. De la même façon qu'il aurait été impensable de ne pas raccorder les voies dédiées aux véhicules motorisés sur le pont à celles du réseau routier à l'extérieur du pont.

Prévoyez-vous raccorder la voie multifonctionnelle au réseau existant et si oui, de quelle façon ? Nous demandons que la nouvelle piste polyvalente sur le futur pont de l'île aux-Tourtes soit raccordée de façon sécuritaire au réseau cyclable sécuritaire existant notamment au niveau du chemin de Senneville. La notion de sécurité dont il est question signifie que les pistes cyclables à raccorder doivent l'être sur une voie cyclable protégée du transport motorisé par des mesures physiques et raccordées à une piste cyclable également protégée par des mesures physiques. La présence d'aménagements physiques permettant de séparer les véhicules motorisés des cyclistes est un moyen reconnu et efficace pour réduire les blessures des cyclistes suite à une collision avec un véhicule motorisé (Harris et coll. 2013).

<u>Réduction du nombre de véhicules motorisés circulant sur le pont de l'Île-aux-Tourtes ainsi que sur l'ensemble du réseau routier</u>

Aux pages 7 et 13 de la présentation du 31 mars 2021 réalisée par le Ministère des Transports, on rapporte que la largeur du pont dédiée aux véhicules motorisés passera de 13,7 m à 19,02 m dans la direction de Montréal, et de 13,7 m à 18,1 m dans la direction de Vaudreuil-Dorion. De plus, il est prévu que le nombre de voies de circulation sur le pont demeure à 6 voies (3 voies dans chacune des directions) mais l'utilisation de l'accotement de droite pour le passage des autobus serait permise.

a. Impact sur la sécurité des déplacements

À la lumière de ces informations, nous constatons une augmentation de la capacité routière à cet endroit. Tant en milieu urbain qu'en milieu rural, la sécurité des usagers de la route pose des préoccupations majeures pour la santé publique.

Une augmentation des volumes de véhicules sur le réseau routier augmente l'exposition au risque de collision et de blessures pour tous les usagers de la route. Et inversement, une réduction des déplacements et des distances parcourues en véhicules motorisés contribue à des gains de santé importants, notamment par une diminution du nombre de blessés de la route.

Les stratégies de prévention basées sur les comportements individuels se sont avérées très peu efficaces pour lutter contre les collisions routières, alors que les approches environnementales, c'est-à-dire des mesures physiques qui réduisent le nombre et la vitesse des véhicules, sont démontrées beaucoup plus efficaces.

Pour quelle raison le MTQ n'envisage pas la reconstruction du pont de l'île-aux-Tourtes dans une vision de prévention en amont, c'est-à-dire par des approches environnementales visant la réduction des volumes de circulation, pour réduire les risques de collisions et de blessures pour tous les usagers de la route ?

b. Impacts sur les GES

Le transport routier motorisé contribue de façon importante aux émissions de gaz à effet de serre (GES). De nombreuses études scientifiques rapportent que l'augmentation des GES dans l'atmosphère a une incidence sur les changements climatiques qui ont des impacts sur la santé humaine. Des stratégies intéressantes pour réduire les volumes de véhicules motorisés sur la route tout en améliorant la mobilité des individus sont possibles et bien documentées. La réduction de la capacité routière, l'augmentation de l'offre de transport collectif, la réduction du temps de déplacement en transport collectif, l'allocation d'espace plus importants aux modes de transport actif et collectif sont des mesures concrètes à implanter afin de réduire les volumes de véhicules motorisés et la place qu'ils occupent dans l'espace public. De plus, dans le Plan stratégique 2019-2023 du Ministère des Transports du Québec, il y est inscrit que le Ministère vise à réduire les impacts sur la santé et l'environnement, dont ceux associés spécifiquement aux GES.

Dans le projet actuel, le nombre de voies de circulation pour les véhicules motorisés sera donc maintenu à sa capacité actuelle, voire augmentée à 4 voies dans chacune des directions avec l'utilisation des accotements de droite. Or, l'étude d'impact affirme que le bilan des émissions de GES en phase d'exploitation serait pratiquement semblable avec ou sans le projet reconstruction du pont. Ainsi, un impact non significatif est anticipé sur la qualité de l'air. Cette réduction serait cependant due à l'introduction de véhicules plus écologiques et plus efficaces ainsi que par la mise en œuvre de réglementation limitant l'utilisation du soufre.

Des précisions nous semblent nécessaires afin d'être en mesure d'évaluer l'engagement du MTQ à réduire les impacts sur la santé, dont ceux associés aux GES. Spécifiquement, par quel mécanisme le présent projet pourrait réduire les niveaux de GES actuel alors qu'une augmentation de la capacité routière est anticipée ?

<u>Bruit et poussière durant les travaux</u>

a. Durée prévue des travaux générant une quantité importante de poussières

Concernant l'impact sur la qualité de l'air pour les résidents de Senneville, l'intensité de l'impact est jugée faible en raison des mesures proposées, mais aussi de la durée des travaux générant de la poussière qui est considérée courte. Il est mentionné : « La durée sera courte car principalement ressentie durant certaines activités associées à la construction des nouvelles infrastructures ou à la déconstruction du pont existant » (Étude d'impact p. 8-24). Pouvez-vous fournir des précisions sur la durée prévue des travaux générant une plus grande quantité de poussières ? Il est indiqué que la durée des travaux de déconstruction du pont (concept nord) prévue est de 1,5 an. Cela ne nous apparaît pas être une durée qui peut être qualifiée de courte. Il est toutefois probable que ce ne sont pas tous les travaux de déconstruction qui génèrent la même quantité de poussières. Des précisions à cet égard seraient donc souhaitables.

b. Mesures d'atténuation prévues à proximité des zones habitées

Les mesures d'atténuation prévues à proximité des zones habitées devraient être présentées plus en détail. Parmi les mesures d'atténuation, il est mentionné : nettoyer les rues aux abords du chantier afin de limiter le souillage et le soulèvement des poussières (Étude d'impact p. 8-94). Pouvez-vous préciser la fréquence de nettoyage des rues prévue ou les critères qui permettront d'adapter cette fréquence selon la quantité de poussières qui se retrouve dans les rues ? Un moyen doit être mis en place afin que les citoyens puissent communiquer avec une personne responsable si la poussière dans les rues ou le bruit pose problème afin que des correctifs soient apportés au besoin. Est-ce que ce moyen a été prévu ? Pouvez-vous le préciser ?

c. Surveillance environnementale et diffusion

Parmi les activités de surveillance et de suivi environnemental, il est mentionné, concernant le programme de surveillance du bruit et la qualité de l'air (ex. : poussière), que l'Entrepreneur sera responsable de développer un programme de surveillance qui devra être approuvé par le MTQ (Étude d'impact p. 11-7).Pouvez-vous présenter plus en détail les activités de surveillance environnementale ?Est-il possible pour la DRSP d'avoir accès à ce programme afin de le commenter et demander des bonifications au besoin lorsqu'il sera disponible ? Est-il prévu de mesurer les niveaux sonores à proximité des zones résidentielles durant toutes les phases de construction du nouveau pont ? Est-ce que ces résultats pourront être rendus publics ?

d. Modalités pour que les citoyens puissent se manifester en cas de besoin

Il est mentionné que : « Pendant la réalisation des travaux, le MTQ s'assurera que les citoyens puissent communiquer toute problématique rattachée à ces nuisances (bruit, poussière, lumière, vibration), soit par le biais de comités de bon voisinage ou encore par la ligne téléphonique Québec 511 du MTQ pour les citoyens et usagers » (Étude d'impact p. 11-6). Pouvez-vous préciser plus en détail les modalités prévues pour que les citoyens puissent se manifester en cas de besoins ? Est-ce que les modalités pour former un comité de bon voisinage sont déterminées ? Quel sera le processus de régler les enjeux soulevés par les citoyens ?

Bruit après les travaux

Lorsque les travaux seront terminés, il serait souhaitable que les niveaux sonores à proximité des zones résidentielles ne soient pas plus élevés que ceux émis actuellement dans ces secteurs ou que les niveaux sonores ne dépassent pas les 55 dBA. Or, le rapprochement du pont entraînera une augmentation du niveau sonore pour les habitations situées au nord du nouveau pont. Selon la Politique sur le bruit routier du MTQ, lorsqu'un impact sonore moyen dû à la construction de nouvelle route est considéré comme étant significatif, une mesure d'atténuation spécifique doit être mise en place afin de réduire le niveau de bruit le plus près possible de 55dBA. La mesure d'atténuation sonore recommandée dans l'étude d'impact est la mise en place d'une bande boisée, mais cette mesure offre une atténuation relativement limitée. Un suivi environnemental des niveaux sonores est prévu après un an de mise en opération puis après 5 ans. Des comptages routiers pourraient aussi être effectués. Des précisions sont requises quant aux moyens qui seront mis en œuvre par le promoteur pour réduire les niveaux de bruits si la bande boisée n'est pas suffisante. Est-il prévu qu'un comité de suivi puisse suivre les résultats des campagnes d'échantillonnage et proposer des mesures correctrices au besoin ? Pouvez-vous préciser quels correctifs sont prévus selon les niveaux sonores envisagés ?

Perte de couvert forestier et reboisement

Compte tenu que la perte de couvert forestier peut contribuer à accentuer la croissance des gaz à effets de serre et ainsi avoir un impact sur la santé des populations, il nous apparait pertinent que des précisions soient apportées concernant les stratégies qui seront mises en place pour limiter le déboisement et les plans de reboisement. La perte de couvert forestier devrait minimalement être compensée par une superficie de reboisement équivalente. Ces actions devraient être faites selon les règles de l'art et un suivi devrait être effectué au cours des années subséquentes afin de s'assurer du succès de l'opération. La plantation d'arbres prévue pour une bande boisée visant à réduire le bruit environnemental devrait être exclue du reboisement visant à compenser les zones de déboisement. Il serait aussi pertinent de planter des arbres aux endroits qui pourraient devenir propices suite à la déconstruction du pont existant.

Dans l'étude d'impact, il est question de perte de couvert forestier. Toutefois, peu de détails sont disponibles concernant la superficie des zones qui devront être déboisées et les actions de reboisement prévues. On peut lire : « Limiter le déboisement au minimum, tout particulièrement en bordure des cours d'eau et des zones boisées à haute valeur écologique et sociale » (Étude d'impact p. 8-18). Concernant le reboisement, il est mentionné : « De plus, un reboisement rapide des surfaces perturbées avec des espèces indigènes dans les aires de travail temporaires réduira la durée de l'impact dans les nouveaux habitats de lisière et dans les groupements d'intérêt résiduels » (p. 8-45). Des détails sont aussi fournis concernant les espèces à statut précaire. Toutefois, ces informations sont insuffisantes pour s'assurer qu'il n'y aura pas de perte nette de couvert forestier (sans plan de régénération) et que des efforts considérables seront consentis afin de préserver les écosystèmes matures, particulièrement les sites à haute valeur écologique. Des précisions sont demandées concernant les stratégies et actions qui seront mises en place pour limiter le déboisement au minimum, ainsi que concernant le plan de reboisement et le suivi qui sera effectué.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Mireille Carpentier	Agente de programmation de planification et de recherche		2021-05-31
Sophie Goudreau	Agente de programmation de planification et de recherche		2021-05-31
Geneviève Hamelin	Agente de programmation de planification et de recherche		2021-05-31

Clause(s) particulière(s) :

3 Avis sur l'acceptabilité environnementale du projet à la suite de la réception des renseignements requis

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 l'une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas.	Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable aux conditions suivantes

Dans l'ensemble, le projet nous semble acceptable aux conditions suivantes :

1) Un engagement du promoteur à l'effet qu'il mette en place des mesures d'atténuation additionnelles pour réduire le niveau de bruit le plus près possible de 55dBA, advenant que la bande boisée prévue au projet ne soit pas suffisante pour atteindre cette cible.

2) Un engagement du promoteur à raccorder la voie multifonctionnelle réservée au transport actif de façon sécuritaire au réseau cyclable existant. Sur le territoire de l'agglomération de Montréal, il est prévu que le raccordement de la piste polyvalente soit fait avec le chemin Senneville qui fait partie du réseau vélo métropolitain. Cependant, le chemin Senneville n'est pas pourvu d'aménagement sécuritaire pour accueillir des piétons et des cyclistes. La voie pavée du chemin Senneville fait environ 9 mètres de large et les véhicules peuvent y circuler dans les deux directions. De plus, aucune voie d'accotement n'est disponible pour les piétons ou les cyclistes qui voudraient s'y réfugier afin d'éviter un véhicule motorisé. La présence d'une limite de vitesse de 30 km/heure ne nous apparait pas suffisante pour assurer la sécurité des cyclistes et des piétons à cet endroit.

L'aménagement de la piste polyvalente sur le futur pont de l'île-aux-Tourtes occasionnera un nombre potentiellement plus élevé de piétons et de cyclistes qui circuleront entre Vaudreuil-Dorion et Senneville. Ceci exposerait donc un plus grand nombre d'usagers de la route vulnérables à un risque de blessures suite à une collision avec un véhicule motorisé.

Selon le MTQ : « Puisqu'il y a absence d'aménagements particuliers et de corridors réservés aux cyclistes, ces derniers doivent respecter les mêmes règles de circulation que sur le reste du réseau routier ». Or, l'application des règles de circulation des cyclistes ne constitue pas une mesure de sécurité face à la circulation des véhicules motorisés. Le risque de blessure chez les cyclistes est justement plus élevé lorsque ceux-ci sont mêlés à la circulation des véhicules motorisés.

Par ailleurs, les camions autorisés pour effectuer la livraison locale augmentent encore le risque de blessures pour les usagers de la route vulnérables, tels que les piétons et les cyclistes. Nous le répétons, la voie de circulation à cet endroit est étroite (environ 9 mètres) et le risque de collision est bien présent.

L'implantation de mesures physiques, qui séparent les véhicules motorisés des cyclistes et des piétons, est une mesure de prévention efficace pour protéger ces usagers de la route. De plus, des aménagements appropriés pour les piétons et les cyclistes permettront à plus de personnes d'utiliser la marche et le vélo pour moyen de transport.

Il nous apparait inacceptable que l'on envisage une augmentation des modes de déplacements actifs sans se soucier de la sécurité des personnes qui les pratiquent. Nous considérons que les initiateurs de projets routiers majeurs ont à la fois la responsabilité de concevoir et mettre en place des aménagements sécuritaires pour les cyclistes et les piétons, mais aussi de les raccorder de façon sécuritaire aux réseaux existants.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Mireille Carpentier	Agente de programmation de planification et de recherche		2021-07-05
Sophie Goudreau	Agente de programmation de planification et de recherche		2021-07-05
Geneviève Hamelin	Agente de programmation de planification et de recherche		2021-07-05
Véronique Duclos	Coordonnatrice régionale		2021-07-05

Clause(s) particulière(s) :

FORMULAIRE DE CONSULTATION SUR L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET : AVIS D'EXPERTS
PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet	
Nom du projet	Reconstruction du pont de l'île-aux-Tourtes
Initiateur de projet	MTQ
Numéro de dossier	3220-02-001
Dépôt de l'étude d'impact	2021/03/05

Présentation du projet : Présentation du projet : Le projet de mesures prioritaires de reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes vise à construire un nouveau pont au nord du pont existant. Cette option, incluant un concept nord et mi-nord, a été retenue à la suite des analyses préliminaires dans le but de minimiser, entre autres, les répercussions sur l'environnement. Ce pont constitue le lien autoroutier sur l'autoroute 40 entre la municipalité de village de Senneville du côté est et la Ville de Vaudreuil-Dorion du côté ouest. Ce dernier est en service depuis 50 ans et est en fin de vie utile. Par conséquent le nouveau pont permettra de répondre aux besoins en matière de transport actif et collectif.

Par ailleurs, les objectifs de ce projet s'appuient sur la mission du MTQ, la Politique de mobilité durable – 2030, les orientations du Plan stratégique 2017-2020 et les orientations gouvernementales. Selon l'initiateur, ce nouveau pont permettra notamment d'assurer la mobilité des personnes et des marchandises dans l'axe de l'autoroute 40 entre l'Île de Montréal et la région de Vaudreuil Soulanges, de mettre en valeur l'infrastructure, d'assurer son intégration au paysage et ainsi que de préserver l'intégrité du milieu environnant.

Le concept préliminaire du nouveau pont prévoit trois voies de circulation par direction de même que des accotements permettant l'accès à des véhicules de transport collectif. Une piste polyvalente serait également aménagée sur l'un des tabliers. La structure serait d'une longueur d'environ 1,93 km, mais la portée des travaux s'étendrait sur approximativement 4,3 km, compte tenu du raccordement nécessaire à l'autoroute 40 sur les deux rives du lac des Deux-Montagnes. Le projet comprend une mise en valeur architecturale de la structure ainsi que le démantèlement du pont actuel.

Les enjeux du projet sont principalement liés à la construction du pont aux abords de milieux humides et hydriques importants, notamment le lac des Deux-Montagnes et à proximité de lieux historiques et archéologiques d'intérêt sur l'Île-aux-Tourtes et du côté de la municipalité de village de Senneville. D'autres impacts sur le milieu naturel (aires protégées et de conservation, espèces fauniques à statut particulier et écosystème forestier exceptionnel) et le milieu humain (voie navigable, paysages, résidences aux abords du pont et entreprises en bordure de l'autoroute à Senneville) sont également à prévoir.

Le projet sera réalisé selon un mode alternatif de type conception-construction-financement, ce qui comporte de confier à une seule, ou à un regroupement de firmes privées, la conception, la construction et le financement d'un ouvrage. Le partenaire n'est pas encore connu à cette étape-ci du projet.

Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs
Direction ou secteur	Direction générale du secteur métropolitain et sud
Avis conjoint	À remplir 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.

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Note importante : Pour toute question d'ordre technique, consultez l'*Aide-mémoire du Formulaire de consultation sur l'acceptabilité environnementale du projet : avis d'experts*. Pour toute question concernant la portée de votre avis ou les étapes de la procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, référez-vous au *Guide à l'intention des ministères et organismes consultés – PAEEIE.*

1 Avis sur l'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 l'une des quatre réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas. Si vous êtes dans l'impossibilité de vous prononcer en raison de l'absence d'un renseignement essentiel, vous avez la possibilité d'utiliser la section 2 afin de déposer une demande de renseignement.	Des renseignements essentiels sont manquants afin d'être en mesure de nous prononcer

Vous trouverez à la section 2 les demandes de renseignements sur des éléments essentiels à la production de l'avis d'acceptabilité.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Étienne Drouin	Biologiste		2021-05-25
Hugues Rompré	Ingénieur forestier		2021-05-18
Sylvie Laurence	Biologiste		2021-05-26
Monia Prévost	Directrice de la planification et de la coordination	Original signé par Monia Prévost	2021-06-02

Clause(s) particulière(s) :

2 Demande de renseignements sur des éléments qui sont en lien avec un ou des enjeux du projet et qui sont essentiels à la production de l'avis sur l'acceptabilité environnementale du projet

Indiquer de manière claire et concise le(s) renseignement(s) essentiel(s) requis permettant de vous prononcer sur l'acceptabilité environnementale du projet. Faire le lien avec l'enjeu dont il est question.

(Inscrivez ici le ou les renseignements requis)

Enjeux fauniques

Enjeu 4 – Maintien des écosystèmes terrestres

Aménagements paysagers

Dans le secteur de l'île Girwood et particulièrement dans le secteur de l'île aux Tourtes, le projet s'inscrit dans un milieu beaucoup plus naturel et riche au niveau de la biodiversité. Les aménagements paysagers devront viser le rétablissement des conditions et d'un milieu naturel comparable aux habitats voisins. Cet objectif devra être pris en compte dans la conception de ces aménagements et énoncé de manière plus claire dans le devis technique.

Habitat terrestre des tortues

Les tortues et plus particulièrement la tortue géographique constituent un aspect important de l'environnement naturel du projet. Les tortues sont essentiellement considérées dans les aspects et enjeux aquatiques du projet. Les sites de ponte sont une composante très limitante dans l'habitat des tortues, mais se retrouvent en milieu terrestre. La conservation des habitats terrestres et l'organisation du chantier devront tenir compte de cette composante. Les choix de certains éléments de chantier (aire de chantier et accès à l'eau) peuvent être problématiques avec la conservation des sites de ponte. L'approche éviter-minimiser-compenser devra être appliquée à cette composante.

Passages fauniques

Des passages fauniques sont évoqués pour permettre une meilleure intégration du projet au milieu naturel. Pour le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP), les besoins de passages fauniques à considérer sont situés en trois points du projet :

- au niveau de l'écoterritoire du boisé de Senneville afin d'améliorer la connectivité entre le nord et le sud de l'autoroute;
- au niveau de l'île aux Tourtes où les baies peu profondes au sud de l'autoroute pourraient bénéficier à une faune plus large si leurs rives étaient connectées à la zone boisée au nord;
- au niveau aquatique, dans l'isthme connectant l'île Girwood à Senneville où la connectivité des habitats aquatiques entre le nord et le sud pourrait être bénéfique, notamment pour les tortues géographiques qui trouvent des habitats de qualité et complémentaires de part et d'autre. Cet élément pourrait également être considéré dans les projets de compensation pour l'habitat du poisson selon les aménagements qui seraient réalisés.

Est-ce que ces passages peuvent être intégrés au devis du projet?

Enjeu 5 – Préservation des MHH et faune aquatique

Impact des composantes du projet

Le projet prévoit maintenir un corridor pour un futur mode de transport collectif sur rail au sud du pont actuel. La configuration (faisabilité) retenue semble comprendre des empiètements sur les rives et le littoral dans les baies au sud de l'île aux Tourtes. Considérant le rôle de ces baies dans la biodiversité des habitats du secteur, des explications plus approfondies sont nécessaires pour comprendre l'implantation possible de ce corridor dans les milieux naturels présents ou encore pour comprendre ce qui rend acceptable cet empiètement. Est-ce que des alternatives sont possibles, par exemple le transfert du corridor vers le centre de l'autoroute?

Malgré la différence observée au niveau de la sensibilité des habitats fauniques présents dans la zone d'étude, les impacts du projet sur les habitats aquatiques semblent faire l'objet d'une analyse uniforme sans égard à leur importance. Les jetées ont un impact significatif sur les habitats aquatiques, mais en combinant l'ensemble des composantes fauniques et écologiques, les jetées situées dans les herbiers entre l'île Girwood et Senneville touchent des milieux particuliers et fragiles face à ce type d'intervention. Le rétablissement de tels milieux après la présence prolongée d'une jetée peut être long et possiblement incomplet. En considération de ce qui précède, il serait important de documenter davantage la séquence éviter-minimiser-compenser du choix de la jetée complète dans ce secteur, surtout considérant qu'un chemin d'accès existe déjà vers l'île Girwood le long du pont existant. Est-ce que des méthodes de travail alternatives ou une structure différente dans ce secteur précis permettraient d'éviter ou réduire les impacts sur cet écosystème? La séquence éviter-minimiser-compenser doit être appliquée et justifiée pour le choix des jetées, notamment l'ingénierie doit tenir compte des enjeux fauniques pour proposer les meilleures solutions.

Habitats aquatiques

Les cours d'eau intermittents dans le boisé de Senneville ne sont pas considérés comme habitat du poisson. Cette affirmation vient notamment du rapport de caractérisation des milieux hydriques et humides (annexe 4-5). Toutefois, autant dans l'étude d'impact que dans le rapport en annexe, il n'y a aucune explication ni aucun justificatif. Par principe de précaution, un cours d'eau est considéré comme habitat du poisson jusqu'à preuve du contraire. L'information présentée doit donc être justifiée adéquatement ou modifiée. Selon les ajustements apportés, les empiètements dans ces cours d'eau pourraient devoir être considérés dans les pertes d'habitats du poisson.

Les plans bathymétriques en annexes du rapport de l'annexe 4-2 sont manquants. Les fichiers SHP ou DWG semblent également disponibles, le MFFP souhaite à avoir ces couches d'informations pour analyser les impacts et bien diriger les mesures d'atténuation.

De la même manière, est-ce que les fichiers SHP suivant la caractérisation des herbiers du groupe DDM sont disponibles?

Les piles entre 4 et 6 m de profondeur seraient arasées jusqu'au lit du lac. Le rétablissement de l'habitat du poisson (comprenant les mulettes) demanderait qu'un substrat naturel puisse se rétablir dans la mesure du possible. Ainsi, est-ce que le ministère des Transports (MTQ) a envisagé des variantes pour la démolition des piles qui permettraient ce rétablissement du substrat naturel (par exemple, un arasement sur 10 à 30 cm supplémentaires sous le lit)?

Variantes du projet

Le projet a retenu, pour la majorité des piles, le modèle avec semelle au fil de l'eau. Les impacts sur la faune et les habitats ne semblent pas un facteur qui a été considéré dans la décision. Est-ce qu'il y a des différences au niveau des impacts des différentes variantes de piles et comment ces différences ont-elles été considérées dans ce choix?

Enjeu 6 – Faune aviaire

Dans les mesures d'atténuation pour la faune aviaire, les dates de restrictions pendant la période de nidification sont prévues. Toutefois, advenant que les dates ne puissent être respectées, il est prévu que le déboisement soit réalisé après l'inventaire des nids par un professionnel. Il est à noter qu'un tel inventaire ne permet généralement pas de détecter tous les nids actifs. Le MFFP ne reconnait généralement pas cette méthode comme efficace pour éviter les mortalités et le respect des mesures légales prévues à la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune. Le MTQ peut-il respecter les dates de déboisement qui permettent d'éviter la destruction de nids actifs d'oiseaux?

En combinant plusieurs éléments distincts des documents de l'étude d'impact, il devient difficile de dégager la direction que prendra la bonification architecturale du pont. Par exemple, certains choix sont faits afin, notamment, de permettre de minimiser l'empreinte visuelle du pont (choix de la structure en poutre d'acier) et favoriser son intégration aux paysages, alors que d'autres orientations, notamment sur l'illumination architecturale du pont, visent à démarquer le pont. Ainsi, des visions divergentes s'amalgament et le concept de bonification architecturale demeure, à cette étape du projet, imprécis. Or, certains éléments architecturaux peuvent avoir des impacts supplémentaires, entre autres, au niveau faunique. L'illumination architecturale du pont semble être une tendance pour donner un aspect « moderne » aux ponts. Cette illumination n'est pas sans conséquences pour les oiseaux, les chauves-souris et la faune aquatique. Des orientations plus claires sur les intentions d'illumination architecturale sont nécessaires ou encore des balises, tenant compte des impacts sur la faune, devraient être ajoutées au projet de référence ou devis technique du projet.

Enjeu 7 – Faune terrestre

La carte 6-2 du résumé de l'étude d'impact présente des pertes permanentes d'habitat terrestre au sud de l'autoroute sur l'île Girwood et sur l'île aux Tourtes. Considérant que la nouvelle infrastructure sera positionnée plus au nord, comment s'expliquent ces pertes permanentes?

Accès et installation du chantier

Plusieurs aires temporaires d'installation pour le chantier sont identifiées. Toutes ces aires ne présentent pas tous les mêmes enjeux au niveau de la conservation de la faune et des habitats fauniques. Il importe donc, dans la planification du projet, de prioriser l'utilisation de ces zones. Ainsi, serait-il techniquement possible d'ajouter au devis technique des clauses (mesures d'atténuation) visant à :

1) minimiser l'utilisation des aires de chantier disponibles;
2) prioriser l'utilisation des aires de chantier déjà perturbées ou les aires qui seront utilisées par les futures/anciennes infrastructures

Enjeux forestiers

Il est admis dans les milieux scientifiques que des taux d'occupation du sol en superficies forestières inférieurs à 50 % entraînent une fragmentation des habitats et qu'à moins de 30 %, des pertes significatives de biodiversité sont observées. Il est donc demandé de fournir le pourcentage de boisement dans la municipalité du projet.

Selon les fichiers de forme fournis, les bois d'intérêt métropolitain seraient affectés par le projet. Selon la Communauté métropolitaine de Montréal, ces bois représentent une grande valeur en raison de leur rareté, de leur potentiel écologique et récréatif. Ces bois devraient être considérés dans l'évaluation de la valeur écologique des boisés perdus.

Il est important de valider la réglementation municipale applicable à la gestion de l'agrile du frêne et de l'abattage d'arbres. Il est fortement recommandé de procéder à l'abattage des frênes infestés durant la période de dormance de l'insecte pour limiter la propagation, soit entre le 1er octobre et le 15 mars.

Enjeu 4 – Maintien des écosystèmes terrestres

En 4.3.1.5, Groupements végétaux d'intérêt, p.4-65, on indique la présence d'un écosystème forestier exceptionnel (EFE). Bien que l'EFE ne soit pas protégé en vertu de la Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier, le MFFP juge toutefois utile d'en reconnaître sa valeur élevée. En conséquence, nous recommandons de considérer comme de première importance la pérennité du couvert de l'érablière à caryer lors de la réalisation d'éventuels travaux. Vous trouverez d'ailleurs les recommandations du MFFP dans l'avis ci-joint. Cet avis fait également référence aux essences d'arbres rares du domaine bioclimatique de l'érablière à caryer qui devraient être pris en considération dans l'évaluation de la valeur écologique des boisés perdus.

En 8.2.2.1, Végétation, milieux humides et hydriques, dans la section Groupements végétaux d'intérêt, p.8-45, il est mentionné qu'il y aura un reboisement rapide des surfaces perturbées avec des espèces indigènes dans les aires temporaires de travail. À ce sujet, le MFFP recommande de réaliser une remise en état du sol, si nécessaire, afin de

favoriser une meilleure survie des arbres plantés. Le passage répété de la machinerie pourrait compacter les sols et ainsi affecter la croissance des arbres.

En 8.2.3.11, Paysage, au sujet des mesures d'atténuation, p. 8-100, il est indiqué qu'une partie des végétaux indigènes seront transplantés. L'initiateur du projet doit fournir davantage d'informations claires à ce sujet. Par exemple, de quelle façon sera réalisée la transplantation? Quelles essences, quantités et dhp sont visées? Quel sera le suivi post-transplantation, etc.?

Concernant le bilan des impacts du projet sur le milieu biologique en p.12-1, il est indiqué que des mesures de compensation demeurent nécessaires pour contrebalancer certains impacts négatifs. Il est donc demandé de préciser les mesures prévues pour la perte de boisés. Le MFFP recommande le reboisement d'une superficie équivalente à celle perdue. Les balises suivantes sont d'ailleurs suggérées:

- Choisir des espèces indigènes, au moins trois en mélange; essences climaciques de fin de succession;
- Utiliser un paillis ou une pellicule plastique et protéger contre les rongeurs;
- Réaliser un suivi sur dix ans (un, quatre et dix ans) visant 80 % de plants survivants libres de croître (avec entretien et remplacement des arbres morts, si requis, durant ce temps);
- Fournir un plan de reboisement au MFFP.

Pour plus de détails, l'ensemble des recommandations du MFFP sur le plan de reboisement sont disponibles en annexe.

Enjeux 4, 5, 6 et 7

Choix du concept final

Le MTQ favorise la variante nord sur la variante mi-nord, notamment pour des questions de coûts. Toutefois, la variante nord présente des impacts sur la faune, les habitats et les milieux naturels plus importants, et ce, à long terme. Ces éléments ne semblent pas avoir été considérés. De plus, les coûts reliés aux projets de compensation, qui seront théoriquement plus élevés pour le concept nord, ne semblent pas non plus avoir été considérés dans l'évaluation des coûts des deux variantes, tout comme les autres externalités environnementales qui diffèrent. Étant donné ces différences au niveau des impacts, une justification plus étoffée sur le choix du concept nord nous apparait pertinente pour compléter l'étude d'impact.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Monia Prévost	Directrice de la planification et de la coordination	Original signé par Monia Prévost	2021-06-02
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

3 Avis sur l'acceptabilité environnementale du projet à la suite de la réception des renseignements requis

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 l'une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas.	Choisissez une réponse

Selon les champs de compétence, les lois et les règlements du Ministère, les impacts du projet peuvent être gérés de manière satisfaisante par l'application des conditions précisées dans l'avis.

Enjeux forestiers

Les réponses à la demande d'engagements et d'information supplémentaires reçues le 23 juin 2021 sont acceptables en regard du domaine de compétence forêt. Cependant, une demande d'engagement demeure : avec ses arbres plus que centenaires, l'EFE de l'île aux Tourtes représente un milieu exceptionnel en termes d'intégrité. L'empiétement prévu aura certainement un impact sur l'EFE pouvant causer une perte de résilience. Ainsi, le MFFP demande que, à la suite des travaux, la totalité de l'EFE de l'île aux Tourtes soit protégée à perpétuité. À la lumière des discussions tenues lors de la rencontre du 16 juin 2021, le MTQ devra s'engager à jouer un rôle de facilitateur auprès de la MRC et de la municipalité ainsi qu'avec les ministères concernés (MFFP, MELCC et MCC) afin qu'un statut de conservation soit attribué à l'Île aux Tourtes.

Enjeux fauniques

Réduction des impacts sur l'habitat du poisson entre l'île Girwood et Senneville
En fonction des réponses du MTQ à la QC-13, nous comprenons que le MTQ ne souhaite pas mettre de contraintes dans les devis d'appel d'offres concernant la minimisation des impacts sur les habitats sensibles du poisson entre l'île Girwood et Senneville. Toutefois, cet aspect environnemental sera pris en compte dans l'analyse de la qualité des soumissions reçues. Comme mentionné dans la réponse du MTQ, des solutions de conception sont théoriquement possibles pour réduire les impacts des travaux dans ce secteur. Ainsi, le MFFP s'attendra, au moment des demandes d'autorisations ministérielles, à recevoir une analyse complète de la solution retenue pour démontrer les efforts d'évitement et de minimisation, notamment par l'analyse de faisabilité des solutions alternatives dans la conception et la planification des travaux dans ce secteur particulier. Tel qu'expliqué ci-dessous au niveau des compensations, l'impact des jetées temporaires dans ce secteur est plus important, d'où l'importance de minimiser ce type d'ouvrages dans la conception de la structure permanente et dans les techniques de construction et de démolition.

Corridor de transport collectif sur rail
Le MFFP souligne qu'il y a possiblement plusieurs enjeux fauniques dans l'établissement d'un corridor de transport ferroviaire dans l'emprise envisagée dans les documents d'études d'impact. Bien que la construction du corridor ne soit pas incluse dans le présent projet, il constitue un enjeu soulevé par le milieu.

Engagements de l'initiateur

Sans être exhaustif, le tableau suivant reprend différents engagements clés du MTQ face aux enjeux fauniques. Pour plusieurs d'entre eux, un travail important reste à faire dans le cadre des demandes d'autorisations ministérielles sur les différentes phases du projet qui devront suivre le décret. Ainsi le tableau présente les attentes du MFFP sur les étapes du projet durant lesquels ces différents engagements devront être considérés ou préparés. Finalement, le tableau marque également les engagements pour lesquels des suivis seront à réaliser durant ou après le projet.

Enjeu	Engagement	Phase du projet attendue	Suivi	Commentaire MFFP
Faune aquatique	Établir les objectifs et réaliser le déplacement des mulettes dans les zones prévues pour les ouvrages permanents et temporaires.	Préparation et aménagement des aires de chantier.	☒	
	Remise en état des habitats suite au retrait des ouvrages temporaires : - Assurer le retour des herbiers. - Assurer le retrait des jetées sous les semelles. - Assurer le retour d'un substrat naturel.	Fins des travaux de construction et de démolition.	☒	
	Compensation des pertes d'habitat (voir condition de compensation ci-après).	Aussitôt que les pertes seront mieux définies.	☒	Le projet sera établi par un travail en continu avec le MTQ.

	Mesures de remise en état du littoral pour l'arasement des piles entre 4 et 6m de profondeur.	Démolition.	☐	La mesure finale sera établie en fonction des options présentées par le MTQ.
	Déplacement et aménagements des structures d'exposition au soleil des tortues, à l'écart du chantier.	Préparation et aménagement des aires de chantier.	☒	À réaliser tôt au printemps ou tard à l'automne.
Faune terrestre et aviaire	Planification des travaux bruyants en tenant compte des dates de migration et d'utilisation des ACOA par la faune aviaire.	Construction.	☐	
	Transfert de la nidification des hirondelles et des faucons vers la nouvelle structure.	Avant la démolition.	☒	Les étapes du transfert doivent suivre une séquence définie à des périodes précises de l'année. L'opération doit être planifiée à l'avance.
	Établissement de sites de ponte alternatifs pour les tortues géographiques : - Recharge du site aménagé au sud de l'île Girwood. - Protection du site à l'ouest de l'île Girwood. - Aménagement au sud de l'A40 dans le secteur de Breslay.	Aussitôt que possible, avant le début du chantier.	☒	La détection et l'utilisation des sites par les tortues peuvent prendre du temps, donc le plus tôt est le mieux.
	Réaliser l'essentiel du déboisement et du défrichage à l'extérieur des périodes de nidification des oiseaux.	Préparation et aménagement des sites de chantier.	☐	
	Priorisation des zones déjà perturbées pour l'établissement des aires de chantier.	Planification du projet.	☐	
	Essais des mesures de conservation des chicots pour la nidification des polatouches et les dortoirs de chauves-souris.	Déboisement.	☒	Le protocole devra être établi avec le MFFP.
	Insertion de 3 passages fauniques sous l'autoroute : - Ponceau secteur Senneville. - Rétablissement du passage aquatique entre l'île Girwood et Senneville. - Dans le secteur de l'île aux Tourtes.	Conception des structures.	☒	
	Impliquer le MFFP dans la conception : - des aménagements paysagers (remise en état des aires de chantiers) sur l'île aux Tourtes et l'île Girwood. - des aménagements de traitement des eaux pluviales.	Conception des structures et remise en état des aires de chantier	☒	
	Concevoir l'illumination du pont en tenant compte des effets sur la faune aviaire et la faune aquatique.	Conception de l'architecture	☐	Le MTQ n'avait pas inclus la faune aquatique, mais c'est un aspect non négligeable qui doit être considéré.
	Intégration des exigences d'ECCC pour la protection du refuge d'oiseaux migrateurs de Senneville.	Conception et planification du projet	☐	

Compensation de l'habitat du poisson

Le projet de reconstruction du pont de l'île aux Tourtes engendrera d'importantes superficies de destruction, de détérioration et de perturbation de l'habitat du poisson. En conformité avec les lignes directrices sur la conservation des habitats fauniques, l'objectif d'aucune perte nette d'habitat doit être atteint, notamment par la séquence Éviter-Minimiser-Compenser qui a été et devra être appliquée sur la conception et la planification de l'ensemble des phases du projet. L'atteinte de cet objectif nécessite généralement de viser un gain net d'habitat.
Malgré l'évitement et la minimisation, des impacts demeureront et, conformément à l'engagement du MTQ, devront faire l'objet de compensation par l'aménagement d'habitats de remplacement. Le ou les projets de compensation devront viser la compensation complète des destructions et des détériorations d'habitats

engendrées par le projet ainsi qu'une compensation visant les pertes de productivité et de fonctions des habitats perturbées.
Dans l'état actuel de la définition du projet :

- Les destructions visent les superficies d'habitats affectés par les nouveaux ouvrages permanents dans l'habitat du poisson, principalement les piles du nouveau pont.
- Les détériorations visent les superficies d'habitats sensibles qui seront touchés par les ouvrages temporaires, principalement les jetées de travail dans les habitats peu résilients comme les herbiers aquatiques. Les jetées sont prévues sur plusieurs années et la restauration des herbiers prendra vraisemblablement de nombreuses années suivant la fin des travaux sans que le retour des fonctions initiales de l'habitat soient garanties. C'est pourquoi ces détériorations doivent être considérées comme des pertes d'habitats.
- Les perturbations d'habitats concernent principalement les ouvrages temporaires dans les milieux plus résilients qui risquent moins de subir des dommages permanents sur les fonctions de l'habitat (ex. : substrat grossier exempt de végétation). Les compensations liées à ces perturbations seront ajustées sur les fonctions et la productivité perdues au niveau des habitats, ce qui dépendra, notamment de la durée de présence des jetées.

Bien que les pertes actuellement prévues soient d'environ 7ha (selon la variante retenue) le ou les projets de compensation attendus devront viser la compensation des fonctions ou de la productivité des habitats perdus, la superficie des gains ne représentant qu'un des facteurs considérés dans l'analyse du projet de compensation.
Le ou les projets finaux de compensations devront obtenir l'approbation des autorités gouvernementales le plus rapidement possible et au plus tard lors de la dernière autorisation ministérielle prévue pour le projet de reconstruction du pont. Un avancement de l'élaboration et de la conception du projet de compensation est toutefois attendu tout au long du projet de construction.
La réalisation du projet de compensation doit être complétée au plus tard 2 ans suivant la fin du projet de reconstruction du pont.
Suivant la réalisation du projet de compensation, un suivi devra être réalisé sur une période de 5 ans (année 1, 3 et 5). Ce suivi devra viser à mesurer l'atteinte des objectifs du projet de compensation. Pour ce faire, le suivi devra caractériser l'état des habitats touchés et l'utilisation par le poisson selon les fonctions d'habitats visés.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Monia Prévost	Directrice	Original signé par Monia Prévos	2021-07-08

Clause(s) particulière(s) :

ANNEXE I

Intérêt écologique des forêts exceptionnelles de l'île aux Tourtes, Ville de Vaudreuil-Dorion

Normand Villeneuve, ing.f., Ph.D.
Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs
Direction de la protection des forêts
19 juin 2020

Contexte

L'intérêt écologique des érablières et forêts riveraines de l'île aux Tourtes a été porté à l'attention du Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) en septembre 1997 alors que ce ministère travaillait à amplifier son répertoire des écosystèmes forestiers exceptionnels du Québec. Connue de longue date pour sa valeur historique, archéologique et patrimoniale, l'île aux Tourtes a également été, depuis près de 30 ans, l'objet d'un grand intérêt en raison de sa biodiversité faunique et floristique particulière.

Les forêts exceptionnelles de l'île aux Tourtes portent, dans les dossiers du MFFP, le numéro 610. Cette forêt a fait l'objet d'analyses et de quelques visites d'inventaire par le MFFP depuis 1997. Le but de ces inventaires était alors de :

- confirmer les connaissances disponibles sur la végétation forestière de l'île;
- préciser la localisation des communautés forestières les plus rares;
- valider ses attributs exceptionnels, telle la présence d'essences forestières rares;
- évaluer l'état de perturbation de cet écosystème;
- statuer sur la valeur de cette proposition à titre d'EFE;
- favoriser l'échange d'informations techniques entre les spécialistes du MFFP et les usagers de ce territoire.

Le présent avis livre sommairement les résultats des travaux d'évaluation et les conclusions du MFFP en ce qui a trait à l'intérêt de ce site forestier à des fins de conservation.

Localisation et description du milieu

L'île aux Tourtes est située à Vaudreuil-Dorion, à l'interface des lacs Saint-Louis et des Deux-Montagnes (voir polygone en rouge sur la figure 1). Les forêts occupent une large part de l'île qui comporte aussi des marais riverains et des emprises de transport (autoroute 40, gazoduc). Les forêts en elles-mêmes sont composées de plusieurs peuplements feuillus appartenant aux communautés de l'érablière à caryer cordiforme et de l'érablière argentée.

Parmi ces forêts, l'érablière à caryer cordiforme est considérée comme un « écosystème forestier rare » au Québec en raison de la nette raréfaction de son biotope et de la réduction des superficies

qu'elle occupe au sein de son aire de répartition naturelle, en raison principalement de l'agriculture, de l'urbanisation et des infrastructures de transport. Les exemplaires les plus intègres de cette communauté végétale sont dignes de conservation pour cette raison.

Figure 1 : Localisation de l'écosystème forestier exceptionnel de l'île aux Tourtes (dossier d'EFE 610)

Les forêts de l'île aux Tourtes forment un ensemble boisé d'environ 26 hectares. L'érablière à caryer cordiforme sur sites mésiques couvre environ le tiers de cette superficie et forme de petites enclaves au sein d'une matrice formée de boisés humides riverains (érablières argentées) et de d'autres types de forêts feuillues.

L'érablière à caryer de l'île aux Tourtes est d'abord caractérisée par l'érable à sucre, le tilleul d'Amérique, le frêne d'Amérique, le noyer cendré et le chêne rouge mais elle est aussi composée d'essences méridionales davantage diagnostiques telles que le caryer cordiforme, le caryer ovale, le chêne à gros fruits et le charme de Caroline.

L'intégrité écologique de cette forêt est remarquable et en fait un exemple éloquent des forêts ancestrales de l'archipel d'Hochelaga. Son couvert inéquien comporte de très grands et très vieux arbres, certains atteignant plus de 68 cm de diamètre à hauteur de poitrine (DHP) et plus de 34 mètres de hauteur. Les plus vieux arbres sont bicentenaires.

2

Dans la sère physiographique, l'érablière à caryer cède la place vers la rive et dans les dépressions inondables à l'érablière argentée à caryer ovale, chêne bicolore et micocoulier occidental, une communauté toute aussi rare au Québec.

Par ailleurs, l'île joue aussi le rôle de « forêt refuge » pour différentes espèces floristiques désignées ou susceptibles d'être désignées en vertu de la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables au Québec. En particulier, les forêts de l'île abritent deux essences rares, le chêne bicolore et le micocoulier occidental.

Attributs particuliers

L'érablière à caryer de l'île aux Tourtes est considérée par le MFFP comme une forêt rare au Québec et une forêt refuge d'espèces menacées ou vulnérables, deux raisons qui en font un « écosystème forestier exceptionnel » reconnu.

L'érablière à caryer au Québec n'occupe que les sites mésiques ou subhydriques les mieux protégés du développement agricole et urbain dans l'extrême Sud-ouest de la province et n'occupe, au total, que de faibles superficies du territoire. Son état de précarité sur les terres les plus habitées de la province en ont fait un élément sensible du paysage forestier, ce qui a mené le MFFP à l'identifier parmi les écosystèmes rares de la province.

Toutefois, pour assurer la conservation de ce type de forêt, seuls les exemples les plus intègres sont visés, c'est-à-dire les sites de plus grande superficie n'ayant pas subi de perturbations récentes. Or les forêts de l'île aux Tourtes répondent largement à ces critères. On y trouve une superficie relativement importante (plus de 10 ha) de forêts laissées depuis plusieurs décennies à l'abri du développement urbain. Outre quelques aménagements récréatifs et la présence d'éléments patrimoniaux, l'île brille de par sa grande intégrité écologique.

Conclusions

En définitive, la forte intégrité de l'érablière à caryer de l'île aux Tourtes, un écosystème forestier raréfié au Québec, son intégration aux érablières argentées méridionales et le rôle joué par ces forêts dans la protection de plusieurs populations d'espèces menacées ou vulnérables commandent au MFFP de reconnaître les forêts de l'île aux Tourtes comme un écosystème forestier exceptionnel du Québec.

Ce milieu d'intérêt pour la conservation est aussi reconnu par la municipalité qui lui réserve une vocation de conservation. Ces informations appellent à une prudence particulière et au déploiement de mesures d'évitement, sinon d'atténuation des impacts, dans le cadre du projet autoroutier actuellement sous examen au ministère des Transports.

Il faut noter que cette reconnaissance de l'intérêt majeur des forêts exceptionnelles de l'île aux Tourtes par le MFFP ne se traduit pas par l'octroi d'un statut légal. Toutefois, il faut préciser que des forêts de valeur comparable sur les terres du domaine de l'État sont classées à titre d'écosystèmes forestiers exceptionnels en vertu de la Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier. Si le

MFFP n'a pas le pouvoir de classer un tel site de tenure privée, il juge toutefois utile d'en reconnaître la valeur et de diffuser cette information.

En conséquence, nous recommandons de considérer comme de première importance la pérennité du couvert de l'érablière à caryer lors de la réalisation d'éventuels travaux.

En particulier, il s'avère important :

- de limiter la perte de superficies forestières intègres au sein de l'EFE de l'île aux Tourtes;
- d'éviter l'abattage des arbres dans les secteurs les plus riches en essences rares méridionales (voir à ce sujet la liste proposée au tableau 1 qui suit);
- de limiter les perturbations du régime d'écoulement naturel des eaux dans cet écosystème.

Tableau 1 : Essences rares et essences d'arbres menacées ou vulnérables du domaine bioclimatique de l'érablière à caryer

Essence d'arbre rare	
Chêne blanc	*Quercus alba*
Chêne à gros fruits	*Quercus macrocarpa*
Micocoulier occidental	*Celtis occidentalis*
Noyer noir	*Juglans nigra*
Orme rouge	*Ulmus rubra*
Essence d'arbre menacée ou vulnérable ou susceptible d'être ainsi désignée	
Caryer ovale	*Carya ovata*
Chêne bicolore	*Quercus bicolor*
Érable noir	*Acer nigrum*
Genévrier de Virginie	*Juniperus virginiana*
Noyer cendré	*Juglans cinerea*
Orme liège	*Ulmus thomasii*
Pin rigide	*Pinus rigida*
Platane d'Amérique	*Platanus occidentalis*
Sumac à vernis	*Rhus vernix*

Liste préparée par Normand Villeneuve, ing.f., Ph.D.
Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs
Direction de la protection des forêts
19 juin 2020

4

ANNEXE II

Tableau des recommandations en reboisement

Objectifs du projet	Rechercher des terrains propices	Auprès des municipalités, MRC, CMM, agences de mise en valeur des forêts privées, organismes oeuvrant dans ce type de projet, ministères, etc.
		Collaborer avec toutes les parties (autorités gouvernementales et intervenants concernés) pour obtenir un accord sur le choix des projets et leurs principales étapes de conception
	Choisir le bon terrain	Parcelle localisée à proximité de l'impact. Dans cet ordre : même municipalité, même MRC, même sous-bassin versant, même région administrative, dans les basses-terres du Saint-Laurent
		Non boisé (notamment en fonction de la carte écoforestière, avec vérification au terrain), qui ne font pas l'objet d'une obligation de reboisement
		Le plus possible exempt d'espèces végétales exotiques envahissantes qu'il faudrait combattre
	Favoriser la connectivié écologique	En choisissant un projet qui renforce ou crée un corridor forestier (Résolution 40-3)
	Maintenir ou augmenter le couvert d'arbres	Dans un ratio un pour un ou plus : créer de nouveaux boisés, consolider les massifs boisés, planter dans les bandes riveraines de cours d'eau, etc.
	Assurer la pérennité des plantations	Par une option de conservation comme l'acquisition, le don, la servitude de conservation forestière, la politique de protection des investissements des agences de mise en valeur des forêts privées, etc.
Caractéristiques du reboisement	Choisir des essences diversifiées et climaciques	Indigènes (feuillus nobles et résineux méridionaux), climaciques pour gagner des stades de succession
		Tolérantes aux changements climatiques (https://mffp.gouv.qc.ca/publications/forets/connaissances/recherche/Perie-Catherine/Memoire173.pdf)
		Adaptées à la station et en accord avec les objectifs et les principes de la compensation (la production de matière ligneuse étant compatible), conformément aux indications du *Guide sylvicole* et selon l'évaluation de l'ingénieur forestier au terrain
		Au moins trois, en mélange, avec des groupes de plants de dimensions différentes pour assurer une diversité des espèces et des fonctions qu'elles remplissent, et réduire la susceptibilité des arbres aux insectes et aux maladies
	Préparer le terrain	Afin de créer un environnement favorable à l'établissement et à la croissance de la régénération
	Planter selon une certaine densité	Feuillus nobles : min. 800 plants/ha et plus, selon les essences, la qualité des stations et les prescriptions de l'ingénieur forestier au terrain visant la création d'une forêt à maturité Résineux méridionaux : min. 1200 plants/ha Plantation mixte (feuillus et résineux): min. 1000 plants/ha
	Considérer les besoins des espèces fauniques	Selon les espèces fauniques en situation précaire (désignées menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées au provincial, de même que possédant un statut au fédéral) présentes dans les sites ou à proximité, adapter le projet de plantation (ex. la densité de plantation, le choix des essences). Pour ce faire, se référer à un biologiste en la matière.
	Bien disposer les arbres	Répartir les arbres de manière à rechercher la naturalité
	Utiliser un paillis	Afin de contrôler la végétation concurrente herbacée et favoriser la croissances des plants
	Protéger les plants	Du brout par les rongeurs, cerf de Virginie (chevreuil), lapin, lièvre, etc. (Ex.protecteurs cylindiriques, à gaine grillagée, ou de plastique en spirale; répulsifs; exclos, etc.)
Entretien et suivi des plantations	Entretenir	Par dégagement, nettoiement, éclaicies précommerciales, redressement, taille de formation et autres travaux nécessaires afin d'assurer le succès de la plantation
	Regarnir	Planter des arbres afin de combler les vides (individus plantés moribonds ou morts) et effectuer les autres travaux nécessaires pour atteindre la densité ou le coefficient de distribution visés
	Inventorier	Évaluer le succès de la plantation et l'atteinte des objectifs en fonction des années de suivi entendues (Minimalement à 1 an, 4 ans et 10 ans) et soumettre des rapports aux autorités ministérielles concernées
	Gérer par objectif	Atteindre ou dépasser la cible de 80 % de plants survivants, libres de croître après 10 ans de croissance (au-dessus de la compétition herbacée et arbustive et de la dent du chevreuil)

FORMULAIRE DE CONSULTATION SUR L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET : AVIS D'EXPERTS
PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet	
Nom du projet	Reconstruction du pont de l'île-aux-Tourtes
Initiateur de projet	MTQ
Numéro de dossier	3220-02-001
Dépôt de l'étude d'impact	2021/03/05

Présentation du projet : Présentation du projet : Le projet de mesures prioritaires de reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes vise à construire un nouveau pont au nord du pont existant. Cette option, incluant un concept nord et mi-nord, a été retenue à la suite des analyses préliminaires dans le but de minimiser, entre autres, les répercussions sur l'environnement. Ce pont constitue le lien autoroutier sur l'autoroute 40 entre la municipalité de village de Senneville du côté est et la Ville de Vaudreuil-Dorion du côté ouest. Ce dernier est en service depuis 50 ans et est en fin de vie utile. Par conséquent le nouveau pont permettra de répondre aux besoins en matière de transport actif et collectif.

Par ailleurs, les objectifs de ce projet s'appuient sur la mission du MTQ, la Politique de mobilité durable – 2030, les orientations du Plan stratégique 2017-2020 et les orientations gouvernementales. Selon l'initiateur, ce nouveau pont permettra notamment d'assurer la mobilité des personnes et des marchandises dans l'axe de l'autoroute 40 entre l'Île de Montréal et la région de Vaudreuil Soulanges, de mettre en valeur l'infrastructure, d'assurer son intégration au paysage et ainsi que de préserver l'intégrité du milieu environnant.

Le concept préliminaire du nouveau pont prévoit trois voies de circulation par direction de même que des accotements permettant l'accès à des véhicules de transport collectif. Une piste polyvalente serait également aménagée sur l'un des tabliers. La structure serait d'une longueur d'environ 1,93 km, mais la portée des travaux s'étendrait sur approximativement 4,3 km, compte tenu du raccordement nécessaire à l'autoroute 40 sur les deux rives du lac des Deux-Montagnes. Le projet comprend une mise en valeur architecturale de la structure ainsi que le démantèlement du pont actuel.

Les enjeux du projet sont principalement liés à la construction du pont aux abords de milieux humides et hydriques importants, notamment le lac des Deux-Montagnes et à proximité de lieux historiques et archéologiques d'intérêt sur l'Île-aux-Tourtes et du côté de la municipalité de village de Senneville. D'autres impacts sur le milieu naturel (aires protégées et de conservation, espèces fauniques à statut particulier et écosystème forestier exceptionnel) et le milieu humain (voie navigable, paysages, résidences aux abords du pont et entreprises en bordure de l'autoroute à Senneville) sont également à prévoir.

Le projet sera réalisé selon un mode alternatif de type conception-construction-financement, ce qui comporte de confier à une seule, ou à un regroupement de firmes privées, la conception, la construction et le financement d'un ouvrage. Le partenaire n'est pas encore connu à cette étape-ci du projet.

Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
Direction ou secteur	DAQA
Avis conjoint	À remplir uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.
Région	03 - Capitale-Nationale
Numéro de référence	2277-1

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Note importante : Pour toute question d'ordre technique, consultez l'*Aide-mémoire du Formulaire de consultation sur l'acceptabilité environnementale du projet : avis d'experts*. Pour toute question concernant la portée de votre avis ou les étapes de la procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, référez-vous au *Guide à l'intention des ministères et organismes consultés – PAEEIE.*

1 Avis sur l'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 l'une des quatre réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas. Si vous êtes dans l'impossibilité de vous prononcer en raison de l'absence d'un renseignement essentiel, vous avez la possibilité d'utiliser la section 2 afin de déposer une demande de renseignement.	Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable aux conditions suivantes

Construction :

L'étude d'impact (EI) mentionne les renseignements essentiels, liés au climat sonore pour le milieu humain en phase de construction :

L'impact est identifié comme une dégradation temporaire du climat sonore et les mesures d'atténuation identifiées sont :

- Éviter de laisser fonctionner inutilement les moteurs;
- Proscrire le frein moteur;
- Utiliser des alarmes de recul à bruit blanc (et non pas proscrire);
- Utiliser des écrans antibruit temporaires au besoin;
- Mettre en place un programme de surveillance des niveaux sonores;
- Prévenir les résidents avant des activités bruyantes;
- Limiter la vitesse de circulation à 30 km/h (chantier);
- Établir l'horaire des activités de construction de façon à prévoir la réalisation des travaux les plus bruyants en période diurne (7h à 19h) uniquement et aviser les résidents des horaires;
- Voir à ce que les marteaux pneumatiques et hydrauliques soient équipés d'un dispositif antibruit
- Les travaux générant des bruits d'impacts et soudains sont à limiter ;
- Les niveaux sonores suivants devront être respectés à proximité des zones résidentielles (normes du MTQ pour les chantiers de construction) :

1) de 7 h à 19 h, le niveau le plus élevé entre 75 dBA ou le bruit ambiant avant travaux +5 dBA
2) de 19 h à 7 h, le niveau ne doit pas dépasser le bruit ambiant avant travaux +5 dBA

En conclusion, pour la phase de construction, à cette liste des mesures d'atténuation un programme de gestion des plaintes doit être ajouté (possiblement inclus au lien de communication avec les communautés mentionné à l'EI). De plus, l'autorisation 22 devra inclure l'obligation du respect des Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction industriel du MELCC.

Exploitation :

L'EI mentionne les renseignements essentiels, liés au climat sonore pour le milieu humain en périodes d'exploitation :

En mars 1998, le ministère des Transports (MTQ) s'est doté d'une Politique sur le bruit routier s'inscrivant dans une perspective de protection et d'amélioration de l'environnement et de la qualité de vie à proximité des infrastructures routières. Cette politique vise essentiellement à atténuer le bruit généré par l'exploitation des infrastructures de transport routier. Deux approches sont privilégiées en matière d'atténuation des impacts sonores : une approche corrective, qui vise à remédier aux principaux problèmes de pollution sonore, et une approche de planification intégrée, qui consiste à prendre les mesures nécessaires pour prévenir les problèmes de pollution sonore

causés par la circulation. L'impact sonore est l'écart des niveaux de bruit entre la situation avant le projet et la situation après le projet. L'évaluation est effectuée en utilisant la grille d'évaluation de cette politique du MTQ.

Selon la grille d'évaluation de la politique, plus le niveau sonore avant le projet est élevé, moins la différence entre celui-ci et le niveau sonore après le projet doit être grande pour générer un impact sonore significatif. Un impact sonore positif signifie que le niveau de bruit après le projet est moins élevé que le niveau de bruit avant le projet. Un impact sonore nul signifie que le niveau de bruit est demeuré le même arrondi à 1dBA tandis qu'un impact sonore faible, moyen ou fort signifie que le niveau de bruit après le projet est plus élevé que le niveau de bruit avant le projet. Lorsque l'impact sonore est jugé significatif, le MTQ verra à mettre en œuvre des mesures d'atténuation du bruit dans les zones sensibles établies comportant des espaces extérieurs requérant un climat sonore propice aux activités humaines.

Un impact sonore est considéré comme étant significatif lorsque la variation entre le niveau sonore actuel et le niveau sonore projeté (horizon 10 ans) aura un impact moyen ou fort selon la grille d'évaluation de l'impact sonore de la politique. L'évaluation de la qualité de l'environnement sonore est réalisée à partir de la grille utilisée par le MTQ présentée au tableau 4-35.

Les niveaux sonores du côté du chemin de Senneville seront plus élevés au nord du pont et inférieurs au sud du pont compte tenu du déplacement de celui-ci vers le nord. L'EI précise que « le climat sonore à proximité des habitations situées en bordure du pont est de l'ordre de 60 à 63 dBA. Leq24h. Il s'agit d'un niveau de gêne sonore moyen. Toutefois, à certains moments, en fonction de la direction et de la vitesse du vent, le niveau de gêne devient fort, car le niveau sonore atteint alors 65 dBA aux premières habitations.

Les simulations du climat sonore actuel, dont les résultats sont présentés ci-après, ont toutefois été faites avec le DJME de 2019, lequel est de 93 000 véhicules/jour avec 10 % de camions, afin d'être représentatif de la situation actuelle. Les résultats obtenus à partir des simulations sont utilisés pour établir le degré et les zones de gêne sonore. Le logiciel de simulation sonore utilisé est TNM (Traffic Noise Model) du Federal Highway Administration (FHWA) des États-Unis.

Ainsi, pour le concept ayant le plus d'impact sur le bruit (concept nord), le rapprochement de la structure entraîne une augmentation de 2 dBA (à l'unité près) du niveau sonore pour ces trois mêmes habitations. Au sud du pont, le niveau de bruit diminuera aux horizons 2031et 2036 (voir Étude sonore projetée, annexe 8-3 de l'EI).

Au nord de l'A-40, l'habitation la plus rapprochée se situe à près de 120 mètres du futur pont. À cette distance, selon le MTQ, un écran antibruit n'est pas efficace, mais l'ajout d'une bande boisée peut procurer une certaine réduction sonore. Il recommande donc de mettre en place une bande boisée de 15 mètres de profondeur dans l'emprise disponible sur la plus longue distance possible entre le chemin Senneville et la berge du lac des Deux Montagnes du côté nord du pont.

La mise en place d'une bande boisée offre une atténuation sonore relativement limitée, mais selon le MTQ elle devrait permettre de réduire l'intensité de l'impact sonore anticipé dans le cas présent. De plus, Le nouveau pont devrait comporter moins de joints de dilatation (environ 6 joints selon la conception actuelle), par rapport au pont existant qui en comporte 21. La présence de joints n'entraîne pas nécessairement une augmentation importante du niveau sonore. Toutefois, par la nature du bruit émis (bruit d'impact), il est facilement identifiable et il est une source de plaintes de la part des riverains. La diminution du nombre de joints sur la nouvelle structure contribuera à réduire la gêne sonore et représente un impact positif.

De plus, un suivi du climat sonore au niveau de la première résidence au nord du pont est prévu après une année d'exploitation et après 5 années, mais aucune autre mesure d'atténuation n'est prévue. Le nombre et la fréquence des campagnes pourront être révisés en fonction des résultats obtenus.

En conclusion, pour la phase d'exploitation, la politique du MTQ serait probablement respectée, car moins de 10 habitations seront affectées. Par contre le niveau atteint au nord du pont pour au moins une résidence du côté du chemin de Senneville aura un impact fort au regard de l'analyse MELCC. Ainsi, des mesures d'atténuation devraient être mises en place en application de la Recommandation ministérielle provisoire sur l'acceptabilité du bruit émis en phase d'exploitation par les projets de transport routier et ferroviaire (MELCC, mars 2021). Ceci afin de respecter l'article 20 de la LQE, puisque ces niveaux sonores sont susceptibles, notamment de porter atteinte à la vie, à la santé, à la sécurité, au bien-être ou au confort de l'être humain.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Michel Ducharme	Ingénieur	*[Original signé]*	2021-05-04
Julie Landry	Directrice par intérim	*[Original signé]*	2021-05-04

Clause(s) particulière(s) :

2 Demande de renseignements sur des éléments qui sont en lien avec un ou des enjeux du projet et qui sont essentiels à la production de l'avis sur l'acceptabilité environnementale du projet

Indiquer de manière claire et concise le(s) renseignement(s) essentiel(s) requis permettant de vous prononcer sur l'acceptabilité environnementale du projet. Faire le lien avec l'enjeu dont il est question.

(Inscrivez ici le ou les renseignements requis)

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) :

3 Avis sur l'acceptabilité environnementale du projet à la suite de la réception des renseignements requis

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 l'une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas.	Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable aux conditions suivantes

En référence au document « 2021-06-23 -PIT- Questions-réponses final MELCC »,

Tel que précisé à la question QC-50, le niveau sonore atteint au nord du pont pour au moins une résidence du côté du chemin de Senneville aura un impact fort au regard de l'analyse du MELCC.

Pour les sources mobiles, concrètement pour le bruit du trafic routier, le MELCC préconise une approche avec deux niveaux de critères d'acceptabilité :

1.Critère d'impact relatif.
2.Critère d'impact maximal.

Contrairement à ce que le MTQ mentionne dans sa réponse à la question QC50, la « Recommandation ministérielle provisoire sur l'acceptabilité du bruit émis en phase d'exploitation par les projets de transport routier et ferroviaire » a été entérinée et son application devra être réalisée d'autant plus qu'elle impose une obligation d'effort, de probité et de vigilance. Ceci advenant que la bande boisée prévue au projet ne soit pas suffisante pour respecter les critères identifiés et que le MTQ semble persuadé de respecter de toute manière. Le tout, afin d'assurer le respect de l'article 20 de la LQE, puisque les niveaux sonores identifiés sont susceptibles, notamment de porter atteinte à la vie, à la santé, à la sécurité, au bien-être ou au confort de l'être humain. D'autant que la « Politique sur le bruit routier » du MTQ ne pourra répondre à cette obligation légale étant donné que moins de 10 résidences sont susceptibles d'être impactées.

Tel que précisé à la question QC-51

En lien avec la question précédente, l'initiateur doit s'engager à effectuer un suivi du climat sonore qui permettra de valider les résultats des mesures de réduction du bruit routier et des aménagements intégrés au projet. Dans l'éventualité où un dépassement de plus de 3 dBA du climat sonore de référence était observé, l'initiateur doit également s'engager à démontrer qu'il a mis en place toutes les mesures de réduction du bruit à la source ainsi que toutes les mesures de réduction de la propagation du bruit qu'il est raisonnable d'appliquer sans que ces mesures deviennent elles-mêmes des nuisances. Non pas après la fin de tous les travaux compris au projet, mais dans l'année de mise en service complète du nouveau pont, sans tenir compte la déconstruction de l'ancien pont et l'aménagement de la bande boisée. Un second suivi sera réalisé cinq ans après le premier suivi et celui-ci tiendra compte de l'aménagement de la bande boisée si ce n'était pas le cas au suivi précédent. Ceci afin d'éviter des délais déraisonnables, étant donné que l'atténuation sonore attribuable à l'aménagement boisé est faible et progressive dans le temps en fonction de la croissance des végétaux.

Tel que précisé à la question QC-52

Comme toujours, l'initiateur doit respecter les Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction industriel. C'est toujours le cas pour tout chantier routier majeur, et ce, contrairement à ce qui est mentionné dans la réponse du MTQ. Ainsi, l'entrepreneur sélectionné devra également se soumettre à cette obligation. Celle-ci s'ajoutant aux obligations que le MTQ s'impose comme tout promoteur.

En conclusion

La « Recommandation ministérielle provisoire sur l'acceptabilité du bruit émis en phase d'exploitation par les projets de transport routier et ferroviaire » et les « Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction industriel » du MELCC devront être incluses aux demandes d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE, de même que le suivi du climat sonore dans l'année et 5 ans de la mise en service du nouveau pont. Le promoteur et l'entrepreneur exécutant les travaux devront respecter ces exigences qui devront toutes être stipulées aux devis de gestion du bruit contractuel.

Signature(s)			
Nom	**Titre**	**Signature**	**Date**
Michel Ducharme	Ingénieur	*[Original signé]*	2021-07-06
Nancy Turcotte	Directrice adjointe par intérim (pour Julie Landry)	*[Original signé]*	2021-07-07
Clause(s) particulière(s) :			

FORMULAIRE DE CONSULTATION SUR L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET : AVIS D'EXPERTS
PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet	
Nom du projet	Reconstruction du pont de l'île-aux-Tourtes
Initiateur de projet	MTQ
Numéro de dossier	3220-02-001
Dépôt de l'étude d'impact	2021/03/05

Présentation du projet : Présentation du projet : Le projet de mesures prioritaires de reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes vise à construire un nouveau pont au nord du pont existant. Cette option, incluant un concept nord et mi-nord, a été retenue à la suite des analyses préliminaires dans le but de minimiser, entre autres, les répercussions sur l'environnement. Ce pont constitue le lien autoroutier sur l'autoroute 40 entre la municipalité de village de Senneville du côté est et la Ville de Vaudreuil-Dorion du côté ouest. Ce dernier est en service depuis 50 ans et est en fin de vie utile. Par conséquent le nouveau pont permettra de répondre aux besoins en matière de transport actif et collectif.

Par ailleurs, les objectifs de ce projet s'appuient sur la mission du MTQ, la Politique de mobilité durable – 2030, les orientations du Plan stratégique 2017-2020 et les orientations gouvernementales. Selon l'initiateur, ce nouveau pont permettra notamment d'assurer la mobilité des personnes et des marchandises dans l'axe de l'autoroute 40 entre l'Île de Montréal et la région de Vaudreuil Soulanges, de mettre en valeur l'infrastructure, d'assurer son intégration au paysage et ainsi que de préserver l'intégrité du milieu environnant.

Le concept préliminaire du nouveau pont prévoit trois voies de circulation par direction de même que des accotements permettant l'accès à des véhicules de transport collectif. Une piste polyvalente serait également aménagée sur l'un des tabliers. La structure serait d'une longueur d'environ 1,93 km, mais la portée des travaux s'étendrait sur approximativement 4,3 km, compte tenu du raccordement nécessaire à l'autoroute 40 sur les deux rives du lac des Deux-Montagnes. Le projet comprend une mise en valeur architecturale de la structure ainsi que le démantèlement du pont actuel.

Les enjeux du projet sont principalement liés à la construction du pont aux abords de milieux humides et hydriques importants, notamment le lac des Deux-Montagnes et à proximité de lieux historiques et archéologiques d'intérêt sur l'Île-aux-Tourtes et du côté de la municipalité de village de Senneville. D'autres impacts sur le milieu naturel (aires protégées et de conservation, espèces fauniques à statut particulier et écosystème forestier exceptionnel) et le milieu humain (voie navigable, paysages, résidences aux abords du pont et entreprises en bordure de l'autoroute à Senneville) sont également à prévoir.

Le projet sera réalisé selon un mode alternatif de type conception-construction-financement, ce qui comporte de confier à une seule, ou à un regroupement de firmes privées, la conception, la construction et le financement d'un ouvrage. Le partenaire n'est pas encore connu à cette étape-ci du projet.

Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
Direction ou secteur	Direction de la protection des espèces et des milieux naturels
Avis conjoint	À remplir uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.
Région	03 - Capitale-Nationale
Numéro de référence	BDEI 657

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Note importante : Pour toute question d'ordre technique, consultez l'*Aide-mémoire du Formulaire de consultation sur l'acceptabilité environnementale du projet : avis d'experts*. Pour toute question concernant la portée de votre avis ou les étapes de la procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, référez-vous au *Guide à l'intention des ministères et organismes consultés – PAEEIE.*

1 Avis sur l'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 l'une des quatre réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas. Si vous êtes dans l'impossibilité de vous prononcer en raison de l'absence d'un renseignement essentiel, vous avez la possibilité d'utiliser la section 2 afin de déposer une demande de renseignement.	Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable tel que présenté

PLANTES EXOTIQUES ENVAHISSANTES

Renseignements fournis par l'initiateur du projet :

« Dix-sept espèces végétales exotiques envahissantes ont été observées dans les milieux terrestres et humides de la zone d'étude restreinte (MTQ, 2020a; annexe 4-5). Les principales colonies se trouvent dans les milieux perturbés, principalement le long de l'emprise de l'A-40 et au niveau des lisières et des milieux ouverts. Le nerprun cathartique, le nerprun bourdaine et le roseau commun couvrent des superficies importantes dans tous les secteurs de la zone d'étude restreinte.
Les autres espèces identifiées sont l'érable à Giguère, l'érable de Norvège, l'égopode podagraire, l'alliaire officinale, l'anthrisque des bois, le butome à ombelle, la julienne des dames, le chèvrefeuille, la lysimaque nummulaire, la salicaire pourpre, le panais sauvage, l'alpiste roseau, l'orme de Sibérie et la valériane officinale. Au niveau des herbiers aquatiques, le roseau commun, le myriophylle à épis, la salicaire pourpre, le butome à ombelle et le potamot crépu ont été observés (Groupe DDM 2019; annexe 4-6). Les figures 4-17 à 4-19 présentent les occurrences d'espèces végétales exotiques envahissantes. » (p. 4-70)

Évaluation des impacts du projet sur les PEE et mesures d'atténuation proposées :

L'initiateur évalue les impacts du projet sur les PEE aux pages 8-18 et 8-74 et décrit les mesures d'atténuation qui seront mises en place aux pages 8-75 et 8-76 :
- La machinerie et les engins de chantiers doivent être lavés avant l'arrivée sur le chantier afin qu'ils soient exempts de terre ou de parties viables (rhizomes, graines, racines) de plantes envahissantes. Un lavage doit aussi être effectué dans une aire de lavage aménagée prévue à cet effet à la fin d'une opération dans un secteur envahi par les plantes envahissantes, de manière à récupérer les parties viables de plantes et à en disposer de manière conforme à la réglementation.
- Décaper et éliminer les sols contaminés par des espèces exotiques envahissantes dans un lieu d'enfouissement technique ou tout autre lieu autorisé par le MELCC.
- Ne pas utiliser les sols contaminés par des espèces exotiques envahissantes comme matériau de recouvrement sur le site ou ailleurs.
- Effectuer une délimitation des zones envahies par les EVEE préalablement aux travaux d'excavation et de déboisement et gérer les déblais et résidus de coupe selon la réglementation.
- Restaurer et revégétaliser rapidement les abords des voies de circulation à l'aide d'espèces végétales indigènes lors de travaux d'entretien ou de réparation entraînant la mise à nu de sols.
- Effectuer l'entretien des abords de routes conformément au plan de gestion des EVEE du MTQ.

Conclusion

Après analyse des documents de l'initiateur, la DPEMN juge que le projet est acceptable à l'égard des plantes exotiques envahissantes.

ESPÈCES FLORISTIQUES MENACÉES, VULNÉRABLES ET SUSCEPTIBLES

Cet avis porte sur l'acceptabilité environnementale du projet de reconstruction du pont de l'Ile-aux-Tourtes (3220-02-001 / BDEI 657) en regard à la protection des espèces floristiques menacées, vulnérables ou susceptibles.

Informations disponibles

L'initiateur mentionne qu'un grand nombre d'inventaires, portant sur les espèces fauniques, floristiques et les milieux humides et hydriques, ont été effectués et d'autres sont prévus (PDF129). Les érablières et les groupements de feuillus matures, les marécages matures et les prairies riveraines sur les rives des îles sont considérés comme des groupements végétaux d'intérêt étant donné leur rareté régionale et leur importante diversité floristique. On les trouve principalement sur l'Île aux Tourtes, mais également sur l'Île Girwood et dans les boisés de Senneville. D'ailleurs, la partie nord de l'île est considérée comme un écosystème forestier exceptionnel (EFE 610) par le MFFP. Cet écosystème est décrit comme étant une forêt de grande valeur, apparentée à l'érablière à caryer cordiforme, qui présente des caractéristiques de composition et de structure qui en font une forêt exceptionnelle, un écosystème rare au Québec.

Le fait que la zone d'étude restreinte se situe dans le domaine bioclimatique de l'érablière à caryer et comporte des îles, des boisés et des marécages matures, des marais et des herbiers aquatiques la rendent très susceptible d'abriter de nombreuses espèces floristiques à statut particulier. D'ailleurs, le Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ, 2018) dénombre 30 occurrences relatives à 24 espèces à statut particulier (annexe 4-9).

Les inventaires au terrain ont permis de confirmer la présence de sept espèces vulnérables à la récolte, sept espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables, une espèce vulnérable dans les milieux humides et terrestres (tableau 3, annexe 4-5), ainsi qu'une espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable dans les herbiers aquatiques (Groupe DDM, 2019; annexe 4-6). Le noyer cendré (Juglans cinerea), une espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable au Québec, est également considérée en voie de disparition en vertu de la Loi sur les espèces en péril au Canada. (PDF226).

La physostégie de Virginie (Physostegia virginiana subsp. virginiana), le chêne bicolore (Quercus bicolor) et le caryer ovale, trois espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables, forment d'importantes colonies dans la zone d'étude restreinte. Il a été noté que le caryer ovale est particulièrement abondant dans les boisés et les marécages matures, ainsi que dans certains peuplements perturbés de la zone d'étude restreinte. Le scirpe à soies inégales et le rubanier rameux (Sparganium androcladum) ont été identifiés dans les herbiers du lac des Deux Montagnes en périphérie de l'Île aux Tourtes et de l'Île Girwood. Les autres espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables qui ont été observées dans la zone d'étude restreinte sont le carex massette (Carex typhina), le noyer cendré, et la claytonie de Virginie (Claytonia virginica).

Parmi les autres espèces à statut particulier, dont la présence a été confirmée dans la zone d'étude restreinte, notons les espèces vulnérables à la récolte suivantes : l'adiante du Canada (Adiantum pedatum), la dentaire à deux feuilles (Cardamine diphylla), la dentaire géante (Cardamine maxima), la matteucie fougère-à-l'autruche, la sanguinaire du Canada (Sanguinaria canadensis), le trille blanc (Trillium grandiflorum) et l'uvulaire à grandes fleurs (Uvularia grandiflora).

Finalement, une espèce vulnérable a été identifiée, soit l'ail des bois (Allium tricoccum) (MTQ 2020a; annexe 4-5). Les figures 4-14 à 4-16 présentent les espèces à statut particulier ayant été observées sur le site.

Comme mesure de mitigation, l'initiateur indique (PDF464) :

- Limiter le déboisement au minimum, tout particulièrement en bordure des cours d'eau et des zones boisées à haute valeur écologique et sociale.
- Baliser correctement les superficies à déboiser avec des repères visuels adéquats et indiquer les limites de déboisement sur les plans de construction.
- Protéger les arbres situés à l'extérieur de ces limites et qui doivent être conservés. Au besoin, installer des protecteurs d'arbres et protéger le système radiculaire des arbres et arbustes.

Concernant les impacts résiduels, l'initiateur précise la Destruction et modification des habitats naturels, incluant des pertes directes de groupements végétaux terrestres, de groupements végétaux humides riverains et isolés, de littoral, de bande riveraine et de plaine inondable pour la construction des infrastructures permanentes et temporaires. Les superficies détaillées pour chacun des concepts à l'étude sont présentées aux tableaux 8-6 et 8-7. Il mentionne également la perte d'individus d'espèces floristiques vulnérables et susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables. Toutefois, il est précisé que dans les deux secteurs d'intérêt, la perte de superficies forestières à haute valeur écologique a été limitée à des bandes étroites le long des infrastructures existantes. Une bande atteignant une largeur maximale de 50 m sera déboisée au nord de l'infrastructure existante et des aires de pelouse dans le secteur de l'Île aux Tourtes. Les milieux touchés sur l'Île aux Tourtes abritent des spécimens d'espèces à statut particulier, mais les aires de travail temporaires et les ouvrages permanents proposés évitent tout de même les groupements les plus intègres et les milieux abritant le plus d'espèces à statut particulier et d'essences rares. À Senneville, une bande d'environ 25 à 35 m de largeur sera détruite en bordure de l'infrastructure existante dans la portion à l'est du cimetière. Cette mince bande permet de limiter les empiétements aux habitats à valeur écologique faible ou moyenne.

Selon les inventaires les plus récents, 25 caryers ovales, dont 11 à Senneville, 12 sur l'Île aux Tourtes et 2 sur l'Île Girwood, et 3 chênes bicolores répertoriés sur l'Île Girwood et l'Île aux Tourtes, se situent dans les aires visées par du déboisement. Certains de ces spécimens se trouvent près de la limite nord des aires de travaux et pourront potentiellement être évités et protégés in situ à l'aide d'un périmètre de protection, si la zone de chantier le permet. Les espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables ne sont pas systématiquement protégées en vertu de la LEMV, mais pourraient l'être dépendamment de ce qui est déterminé dans le processus d'évaluation. L'initiateur mentionne que les arbres qui devront être coupés pourront être compensés selon les exigences du MELCC lors de l'aménagement paysager des abords du nouveau pont et les jeunes spécimens de faible diamètre pourraient être relocalisés dans des milieux propices. La relocalisation ou la plantation de nouveaux individus pourrait notamment s'effectuer dans les aires de remise en état ou hors emprise en s'assurant que le milieu récepteur soit adéquat pour les espèces visées. Des espèces arbustives et herbacées à statut particulier seront potentiellement affectées par le déboisement et la mise en place des aires de travail temporaires ainsi que par la construction des ouvrages permanents. Treize espèces autres qu'arborescentes ont été répertoriées dans le secteur à l'étude (GROUPE DDM, 2019; MTQ, 2020c). Cinq d'entre elles sont susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables en vertu de la LEMV: carex massette (Carex typhina), claytonie de Virginie (Claytonia virginica), physostégie de Virginie (Physostegia virginiana subsp. virginiana), rubanier rameux (Sparganium androcladum) et scirpe à soies inégales (Schoenoplectus heterochaetus). La seule espèce qui est désignée vulnérable en vertu de la LEMV est l'ail des bois (Allium tricoccum). Deux colonies sont présentes sur l'Île aux Tourtes et des occurrences ponctuelles sont dispersées dans les différents secteurs de l'emprise projetée. Finalement, sept espèces vulnérables à la récolte ont été répertoriées.

De plus, la construction du pont requiert l'aménagement d'un nouveau système de drainage et de traitement des eaux (noues végétalisées) qui pourrait entraîner des modifications du régime d'écoulement naturel des eaux dans les groupements végétaux d'intérêt résiduels adjacents. Une attention devra être portée pour éviter que ces aménagements n'affectent significativement les groupements végétaux terrestres et humides résiduels, soit en asséchant ceux-ci ou à l'inverse en les inondant au point de modifier leur composition floristique.

Questions :

- L'initiateur indique que la superficie déboisée est similaire entre les deux concepts proposés. Toutefois, l'impact sur les milieux naturels d'intérêt semble plus important dans le concept nord (concept retenu). La DPEMN souhaite avoir plus de détails sur les impacts réels associés aux deux concepts sur les milieux naturels d'intérêt et plus spécifiquement sur la destruction d'espèces menacées, vulnérables et susceptibles.
- L'initiateur mentionne que : la construction du pont requiert l'aménagement d'un nouveau système de drainage et de traitement des eaux (noues végétalisées) qui pourrait entraîner des modifications du régime d'écoulement naturel des eaux dans les groupements végétaux d'intérêt résiduels adjacents. La DPEMN souhaite mieux comprendre les impacts potentiels des modifications de régime d'écoulement naturels des eaux sur les groupements végétaux d'intérêt.

Concernant les mesures d'atténuation proposées :

- Pour les espèces vulnérables à la récolte : il est recommandé de limiter les impacts. Aucune mesure d'atténuation n'est demandée.
- Pour les espèces floristiques susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables : les espèces inscrites sur la liste des espèces floristiques susceptibles comprennent les espèces dont la survie semble compromise. La liste a un caractère préventif. À cet effet, la DEPMN recommande de mettre en place les mesures nécessaires pour limiter les impacts. Si possible, il est recommandé de procéder à la relocalisation et/ou à la plantation des spécimens affectés dans des habitats propices afin de maintenir les effectifs de ces espèces. La DPEMN demande à l'initiateur de préciser ses intentions à cet égard et d'en faire un engagement.
- Pour les espèces désignées : L'initiateur devra soumettre une demande d'autorisation en vertu de la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables (LEMV) afin de pouvoir procéder à la relocalisation des plants d'ail des bois (allium tricoccum), une espèce désignée « vulnérable » dont le formulaire est disponible en ligne :
https://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/especes/publications.htm

Conclusion

Après analyse des documents de l'initiateur, la DPEMN juge que le projet est acceptable à l'égard des espèces menacées, vulnérables ou susceptibles. Pour des informations complémentaires, veuillez contacter Mme Michèle Dupont-Hébert (michele.dupont-hebert@environnement.gouv.qc.ca)

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Yann Arlen-Pouliot	Chargé de projet EEE		2021-06-07
Michèle Dupont-Hébert	Chargée de projet à la protection des espèces floristiques menacées ou vulnérables		2021-06-07
Sylvain Dion	Directeur de la protection des espèces et des milieux naturels		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

2 Demande de renseignements sur des éléments qui sont en lien avec un ou des enjeux du projet et qui sont essentiels à la production de l'avis sur l'acceptabilité environnementale du projet

Indiquer de manière claire et concise le(s) renseignement(s) essentiel(s) requis permettant de vous prononcer sur l'acceptabilité environnementale du projet. Faire le lien avec l'enjeu dont il est question.

(Inscrivez ici le ou les renseignements requis)

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) :			

3 Avis sur l'acceptabilité environnementale du projet à la suite de la réception des renseignements requis

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 l'une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas.	Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable aux conditions suivantes

L'initiateur mentionne que « plusieurs inventaires fauniques et floristiques ont été effectués ou sont prévus afin d'identifier les espèces à protéger et ainsi mettre en place des mesures d'évitement, d'atténuation ou de compensation. La protection des écosystèmes est au cœur des préoccupations pour ce projet. (P133/663) »

Dans le document de réponses aux questions, l'initiateur précise que trois colonies d'ail des bois (Allium tricoccum) seront affectées par les travaux. L'ail des bois est une espèce désignée « vulnérable ». Les interdictions listées à l'article 16 de la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables (LEMV) s'appliquent. Ainsi, l'initiateur devra obtenir une autorisation en vertu de la LEMV préalablement à toute intervention sur ces colonies. Cette autorisation balisera les activités qui seront autorisées et les exigences imposées, le cas échant. De plus, si la mention de trois colonies réfère aux observations réalisées uniquement dans les stations d'inventaires, un relevé exhaustif, dans les habitats potentiels de l'espèce, pourrait être exigé avant les travaux afin de préciser les informations sur les impacts réels (notamment, la quantité d'individus).

Une attention particulière doit être portée aux espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables en raison de leur vulnérabilité. Ainsi, la DPEMN recommande que des mesures soient prises pour maintenir les effectifs. Ainsi, comme proposé par l'initiateur, les individus pourraient être protégés in situ à l'aide d'un périmètre de protection, si la zone de chantier le permet, ou relocalisés dans un autre habitat propice. Concernant les individus de caryers ovales et de chênes bicolores, s'il s'agit de semis ou de gaulis, la relocalisation des spécimens pourrait être envisagée avant les travaux sinon, la plantation de spécimens, en compensation des pertes, pourrait être prévue dans les travaux de reboisement visant à reproduire les habitats types impactés.

La DPEMN souhaite être informée des mesures qui seront prises par l'initiateur concernant les espèces susceptibles et rappelle que les observations d'espèces menacées, vulnérables et susceptibles devraient être acheminées au Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ).

Ainsi, après analyse, la DPEMN considère le projet acceptable sur le plan environnemental relativement à l'enjeu des espèces floristiques menacées, vulnérables ou susceptibles. Elle rappelle que l'initiateur devra acheminer une demande d'autorisation pour les impacts associés aux espèces menacées ou vulnérables, dont sur l'ail des bois (Allium tricoccum). Pour plus d'information concernant cet avis, contacter Mme Michèle Dupont-Hébert (michele.dupont-hebert@environnement.gouv.qc.ca).

Signature(s)			
Nom	**Titre**	**Signature**	**Date**
Michèle Dupont-Hébert	Chargée de projet à la protection des espèces floristiques menacées ou vulnérables		2021-07-08

Sabrina Courant	Directrice p. i. Direction de la protection des espèces et des milieux naturels		2021-07-09
Clause(s) particulière(s) :			

FORMULAIRE DE CONSULTATION SUR L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET : AVIS D'EXPERTS
PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet	
Nom du projet	Reconstruction du pont de l'île-aux-Tourtes
Initiateur de projet	MTQ
Numéro de dossier	3220-02-001
Dépôt de l'étude d'impact	2021/03/05

Présentation du projet : Présentation du projet : Le projet de mesures prioritaires de reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes vise à construire un nouveau pont au nord du pont existant. Cette option, incluant un concept nord et mi-nord, a été retenue à la suite des analyses préliminaires dans le but de minimiser, entre autres, les répercussions sur l'environnement. Ce pont constitue le lien autoroutier sur l'autoroute 40 entre la municipalité de village de Senneville du côté est et la Ville de Vaudreuil-Dorion du côté ouest. Ce dernier est en service depuis 50 ans et est en fin de vie utile. Par conséquent le nouveau pont permettra de répondre aux besoins en matière de transport actif et collectif.

Par ailleurs, les objectifs de ce projet s'appuient sur la mission du MTQ, la Politique de mobilité durable – 2030, les orientations du Plan stratégique 2017-2020 et les orientations gouvernementales. Selon l'initiateur, ce nouveau pont permettra notamment d'assurer la mobilité des personnes et des marchandises dans l'axe de l'autoroute 40 entre l'Île de Montréal et la région de Vaudreuil Soulanges, de mettre en valeur l'infrastructure, d'assurer son intégration au paysage et ainsi que de préserver l'intégrité du milieu environnant.

Le concept préliminaire du nouveau pont prévoit trois voies de circulation par direction de même que des accotements permettant l'accès à des véhicules de transport collectif. Une piste polyvalente serait également aménagée sur l'un des tabliers. La structure serait d'une longueur d'environ 1,93 km, mais la portée des travaux s'étendrait sur approximativement 4,3 km, compte tenu du raccordement nécessaire à l'autoroute 40 sur les deux rives du lac des Deux-Montagnes. Le projet comprend une mise en valeur architecturale de la structure ainsi que le démantèlement du pont actuel.

Les enjeux du projet sont principalement liés à la construction du pont aux abords de milieux humides et hydriques importants, notamment le lac des Deux-Montagnes et à proximité de lieux historiques et archéologiques d'intérêt sur l'Île-aux-Tourtes et du côté de la municipalité de village de Senneville. D'autres impacts sur le milieu naturel (aires protégées et de conservation, espèces fauniques à statut particulier et écosystème forestier exceptionnel) et le milieu humain (voie navigable, paysages, résidences aux abords du pont et entreprises en bordure de l'autoroute à Senneville) sont également à prévoir.

Le projet sera réalisé selon un mode alternatif de type conception-construction-financement, ce qui comporte de confier à une seule, ou à un regroupement de firmes privées, la conception, la construction et le financement d'un ouvrage. Le partenaire n'est pas encore connu à cette étape-ci du projet.

Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Environnement et Changement climatique Canada
Direction ou secteur	Direction des activités de protection de l'environnement (DAPE)
Avis conjoint	À remplir uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.
Région	Vous devez choisir une région administrative.
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Note importante : Pour toute question d'ordre technique, consultez l'*Aide-mémoire du Formulaire de consultation sur l'acceptabilité environnementale du projet : avis d'experts*. Pour toute question concernant la portée de votre avis ou les étapes de la procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, référez-vous au *Guide à l'intention des ministères et organismes consultés – PAEEIE.*

1 Avis sur l'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 l'une des quatre réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas. Si vous êtes dans l'impossibilité de vous prononcer en raison de l'absence d'un renseignement essentiel, vous avez la possibilité d'utiliser la section 2 afin de déposer une demande de renseignement.	Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable aux conditions suivantes

Nous considérons que le projet est acceptable s'il considère les recommandations émises dans les énoncés suivants.

Oiseaux migrateurs

Commentaires généraux
De manière générale, la description de la composante oiseaux migrateurs est satisfaisante et les méthodologies utilisées pour décrire la faune aviaire fréquentant la zone d'étude sont adéquates et conformes aux protocoles standards d'inventaire de l'avifaune. Les résultats sont, eux aussi, présentés de manière satisfaisante. Les impacts potentiels du projet, notamment le dérangement et les pertes éventuelles d'habitats sur les oiseaux migrateurs présentes dans l'aire d'étude a également été documentés.

Commentaires spécifiques
Nous souhaitons rappeler que le promoteur doit connaître ses obligations légales concernant les effets néfastes pour les oiseaux migrateurs. Ceux-ci concernent le fait de blesser, de tuer ou de déranger des oiseaux migrateurs ou encore de détruire ou de déranger leurs nids ou leurs œufs par mégarde. En plus de faire du tort aux oiseaux, aux nids ou aux œufs, les effets néfastes aux oiseaux migrateurs peuvent avoir des conséquences à long terme pour les populations d'oiseaux migrateurs au Canada, particulièrement par l'effet cumulatif de nombreux incidents différents.

Afin de réduire les impacts du projet sur les oiseaux migrateurs, le promoteur s'est engagé à réaliser le déboisement en période hivernale ou à l'extérieur de la période de nidification soit entre la mi-septembre et la mi-mars. Le promoteur a également proposé d'éviter les travaux produisant des bruits forts et soudains (par ex. : battage de palplanche) entre le 1er avril et le 15 mai et entre le 15 septembre et le 15 novembre soit les périodes sensibles pour les oiseaux de l'aire de concentration d'oiseaux aquatiques. ECCC considère que les bruits forts et soudains pourraient engendrer des effets néfastes aux oiseaux migrateurs nichant à proximité des travaux, dont à l'Hirondelle à front blanc s'ils sont réalisés durant la saison de nidification.

Pour l'écodistrict de la plaine du Saint-Laurent supérieur où se retrouve le projet, la période de nidification pour les oiseaux migrateurs s'étend du début avril au début septembre. Ces dates s'appliquent toutefois à un grand territoire, il est donc possible que localement la période de nidification commence et se termine plus tôt ou plus tard que la période identifiée en raison de conditions microclimatiques particulières à certains lieux, ou en raison de variations climatiques interannuelles (par ex. : printemps hâtif, été froid et pluvieux).

Le promoteur a également indiqué que si des petites superficies devaient être déboisées durant la saison de reproduction, un inventaire complet des nids serait réalisé avant les travaux. Le promoteur n'a toutefois pas précisé les mesures qu'il mettrait en œuvre suite à la découverte de nids d'oiseaux migrateurs. L'utilisation de techniques de recherche active de nids doit être évaluée attentivement puisque dans la majorité des habitats, la capacité à détecter des nids est plutôt faible alors que le risque de déranger les nids est élevé. Effaroucher les oiseaux de leurs nids augmente le risque de prédation des œufs ou des oisillons, ou peut mener à l'abandon du nid. Par conséquent, à moins qu'il soit connu que les nids sont faciles à repérer, la recherche active de nids n'est généralement pas recommandée en raison de la faible probabilité de repérer tous les nids et du dérangement des oiseaux nicheurs que cela peut occasionner. Ainsi, dans la plupart des cas, il est peu probable d'éviter d'avoir des effets néfastes dans le cadre d'une approche se basant uniquement sur la recherche active de nids avant la coupe des arbres. ECCC est d'avis qu'il devrait s'agir d'une mesure d'exception et de dernier recours. Le promoteur doit également considérer que des espèces aviaires pourraient également nicher au sol dans les milieux ouverts présents dans l'aire du projet et pas uniquement dans les arbres. Ainsi, des oiseaux migrateurs pourraient voir leurs nids détruits par diverses activités qui seraient réalisées dans ces milieux durant la période de reproduction des oiseaux migrateurs. Par ailleurs, ECCC recommande que si des nids contenant des œufs ou des oisillons d'oiseaux migrateurs sont repérés ou découverts, toutes les activités perturbatrices dans l'aire de nidification doivent être arrêtées jusqu'à ce que la nidification soit terminée (c.-à-d. jusqu'à ce que les oisillons aient quitté les environs du nid). Tout nid trouvé devrait être protégé à l'aide d'une zone tampon

appropriée à l'espèce et au milieu avoisinant jusqu'à ce que les oisillons aient quitté les environs du nid.

Pour plus d'information, consultez le site Internet du Gouvernement du Canada sur la prévention des effets néfastes pour les oiseaux migrateurs: https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/prevention-effets-nefastes-oiseaux-migrateurs.html. Ce portail renferme plusieurs informations pertinentes, dont notamment des lignes directrices de réduction du risque pour les oiseaux migrateurs.

Hirondelles à front blanc
Les inventaires de l'Hirondelle à front blanc ont démontré que plusieurs centaines de couples nichent annuellement sur les structures du pont de l'Île aux tourtes. Le promoteur a prévu quelques mesures d'exclusion pour éviter que les hirondelles nichent sur les sections du pont à déconstruire. Le promoteur prévoit également effectuer des aménagements sur le nouveau pont pour accueillir la population d'hirondelles qui niche sur le pont à déconstruire. Les travaux seront réalisés de manière à permettre la nidification des hirondelles sur l'ancien et le nouveau pont selon l'avancement des travaux. ECCC recommande que des sites de nidification soient toujours accessibles pour la nidification des hirondelles durant les travaux. L'aménagement de structures artificielles pourrait s'avérer nécessaire durant la construction si les sites de nidification qui seront maintenus en place durant les travaux s'avéraient insuffisants pour accueillir l'ensemble de la population nichant sur les structures du pont. Le cas échéant, un suivi devrait être réalisé pour en évaluer l'efficacité de l'aménagement.

Par ailleurs, le promoteur propose de mettre en place un périmètre de protection de 20 mètres autour des nids de l'Hirondelle à front blanc pour prévenir les effets du projet sur la nidification de cette espèce. Le promoteur n'a toutefois pas été en mesure de justifier, sur une base scientifique solide, que le périmètre de protection de 20 mètres serait suffisant pour éviter les effets du projet sur cette espèce. En effet, la détermination de la distance de protection peut varier en fonction de plusieurs variables, notamment de l'intensité du dérangement et de l' acclimatation des individus au dérangement, qui ne semblent pas avoir été considérées par le promoteur lors de la détermination du 20 mètres de distance. ECCC recommande donc qu'un programme de surveillance et de suivi spécifique à l'Hirondelle à front blanc soit élaboré avant le début des travaux et mise en œuvre durant la réalisation du projet afin, notamment, de documenter les impacts des travaux sur la nidification de cette espèce, de s'assurer que la distance de protection de 20 mètres est suffisante pour éviter de déranger l'espèce et de déterminer si des mesures d'atténuation supplémentaires seraient requises.

Refuge d'oiseaux migrateurs (ROM) de Senneville
Le ROM de Senneville est présent dans l'aire du projet. Les impacts du projet sur le ROM ne semblent pas avoir été évalués dans le cadre de l'évaluation environnementale. Ainsi, à la lecture des documents consultés, il n'est pas clair pour ECCC si le projet de reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes empiète à l'intérieur du ROM. ECCC recommande la mise en application de la séquence « éviter-minimiser-compenser » afin d'amener le promoteur à choisir l'emplacement des composantes du projet de manière à limiter les pertes permanentes d'habitat dans cette aire protégée. ECCC recommande également que toutes pertes d'habitat d'oiseaux migrateurs dans le ROM soient évaluées avant le début des travaux et compensées. Le cas échéant, un plan de compensation devrait être élaboré en considérant le Cadre opérationnel pour l'utilisation d'allocations de conservation et présenté à ECCC pour commentaires avant sa mise en œuvre.
Par ailleurs, le ROM de Senneville est constitué de terre de tenure privée et provinciale. En vertu de l'Article 10 (1) du Règlement sur les refuge d'oiseaux migrateurs il est interdit, dans un ROM, d'exercer une activité nuisible aux oiseaux migrateurs, à leurs œufs, à leurs nids ou à leur habitat, si ce n'est en vertu d'un permis. Toute modification ou destruction d'un élément de l'habitat dans le périmètre du ROM devra donc, au préalable, faire l'objet d'une autorisation par le propriétaire des lieux.

Espèces en péril
Le promoteur a évalué le potentiel de retrouver certaines espèces fauniques et floristiques en péril en se basant sur les types habitats présents dans l'aire du projet et de mentions présentes dans des bases de données existantes. Aucune espèce floristique en péril n'a été observé lors des inventaires dans la zone d'étude restreinte. Aucun inventaire spécifique ne semble avoir été effectué pour vérifier la présence d'espèces fauniques en péril dans l'aire des travaux. ECCC recommande qu'un programme de surveillance soit élaboré avant le début des travaux pour chacune des espèces en péril potentiellement présentes dans l'aire d'étude et mise en œuvre durant la phase de construction. Le programme de surveillance devrait notamment inclure les mesures à mettre en œuvre advenant la découverte d'une espèce en péril durant les travaux. Une formation préalable au début de travaux devrait être envisagée afin de sensibiliser les ouvriers à la présence et à l'identification des espèces en péril observées pouvant éventuellement être présentes sur le site lors des travaux projetés. Par ailleurs, si des habitats d'importances pour le cycle de vie des espèces en péril (par ex. site de ponte de tortue, maternité de chiroptères) étaient détruits par le projet, ECCC recommande que ces habitats soient compensés. Le plan de compensation devrait être élaboré en considérant le Cadre opérationnel pour l'utilisation d'allocations de conservation et présenté aux autorités compétentes pour commentaires avant sa mise en œuvre. La

compensation devrait également faire l'objet d'un suivi pour en évaluer le succès.

ECCC recommande au promoteur de prendre en considération le contenu de chacun des plans de gestion et plans de rétablissement publié sur le registre de la Loi sur les espèces en péril (LEP) pour l'établissement de son projet. L'autorité responsable de l'évaluation environnementale devrait aussi prendre en considération ces plans de gestion ou de rétablissement pour chacune de ces espèces à chaque étape de l'évaluation environnementale. ECCC pourra guider le promoteur au besoin.

Le promoteur est invité à mettre en œuvre des mesures d'atténuation particulières afin de minimiser les impacts potentiels sur ces espèces de même que pour l'ensemble des espèces en péril présentes dans l'aire d'étude, même si aucun impact significatif important n'est anticipé pour ces espèces.

Programme de surveillance et de suivi environnemental
Nous considérons que le programme de surveillance environnementale devrait s'adresser à l'ensemble des oiseaux migrateurs ainsi qu'aux espèces en péril présentes dans l'aire d'étude. Celui-ci devrait comporter, sans s'y limiter, les éléments suivants :

- **L'identification et la formation d'un ou de spécialiste(s) en environnement qui est en mesure de repérer les nids d'oiseaux migrateurs et plus spécifiquement ceux d'espèces en péril lors des travaux et des activités du projet, il devrait également être capable de reconnaître l'oiseau, le nid et les œufs des espèces en péril.**
- **Les mesures prévues lors de la découverte d'un nid actif d'oiseau migrateur pendant les travaux.**
- **Les mesures prévues lors de la découverte d'une espèce en péril dans l'aire des travaux ou à proximité.**
- **Un plan de gestion en cas de mortalité ou d'observation de comportements anormaux des oiseaux ou d'espèces en péril devrait également faire partie de ce plan de surveillance et être mis en place. Dans l'éventualité où de tels événements ou situations se produisaient, le promoteur devra contacter le Service canadien de la faune d'ECCC et apporter les correctifs appropriés.**
- **Le dépôt de rapport(s) aux autorités, présentant les activités et\ou interventions réalisées dans le cadre du programme de surveillance. Un calendrier de dépôt devrait être établi en fonction des différentes activités et phases du projet. Ce calendrier devrait être inclus dans le plan de surveillance.**
- **Le programme devrait aussi inclure une approche pour assurer le suivi des mises à jour du statut des espèces surveillées identifiées par le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) et la LEP, et la mise en place de mesures supplémentaires pour atténuer les effets du projet sur les espèces touchées au cas où le statut d'une espèce change pendant la durée de la mise en œuvre du programme de surveillance.**

Le Programme de suivi environnemental devrait quant à lui comporter les éléments suivants, sans s'y limiter :

- **Le ou les objectifs poursuivis, la méthodologie, la durée, la fréquence des suivis, l'analyse des résultats, le nombre de rapports, etc. Nous demandons également qu'ECCC puisse prendre connaissance du programme de suivi avant sa mise en application.**
- **Le dépôt de rapport(s) de suivi à ECCC, présentant les résultats, l'analyse des résultats ainsi que les mesures de contingence, le cas échéant. Un calendrier de dépôt établi en fonction des différentes activités et phases du projet. Ce calendrier serait inclus dans le programme de suivi. L'information récoltée lors de ces suivis permettra de bonifier l'état des connaissances sur ces espèces et sur les mesures proposées. ECCC souhaite recevoir ces informations afin de bonifier les programmes de rétablissement ou les plans de gestion de ces espèces.**
- **Nous demandons qu'ECCC soit avisé en cas de mortalité importante (espèces en péril ou mortalité multiple) de manière à entreprendre des actions afin de cerner les causes de cette problématique et à entreprendre des discussions avec le promoteur afin d'examiner la possibilité de mettre en place des correctifs ou d'ajouter de nouvelles mesures d'atténuation afin de minimiser les impacts sur la faune aviaire et les espèces en péril.**
- **Le programme devrait aussi inclure une approche pour assurer le suivi des mises à jour du statut des espèces surveillées identifiées par le COSEPAC et la LEP, et la mise en place de mesures supplémentaires pour atténuer les effets du projet sur les espèces touchées au cas où le statut d'une espèce change pendant la durée de la mise en œuvre du programme de suivi.**

Signature(s)			
Nom	**Titre**	**Signature**	**Date**
Louis Breton	Gestionnaire intérimaire Évaluation environnementale Environnement et changement climatique Canada		2021-06-11
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

2 Demande de renseignements sur des éléments qui sont en lien avec un ou des enjeux du projet et qui sont essentiels à la production de l'avis sur l'acceptabilité environnementale du projet

Indiquer de manière claire et concise le(s) renseignement(s) essentiel(s) requis permettant de vous prononcer sur l'acceptabilité environnementale du projet. Faire le lien avec l'enjeu dont il est question.

(Inscrivez ici le ou les renseignements requis)

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) :

3 Avis sur l'acceptabilité environnementale du projet à la suite de la réception des renseignements requis

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 l'une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas.	Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable aux conditions suivantes

ECCC a examiné l'ensemble des renseignements fournis par le promoteur dans son document de réponse du 23 juin 2021, notamment la réponse à la question QC-30. Le promoteur fournit des renseignements sommaires pour déterminer l'importance des effets sur le ROM de Senneville et ses habitats et ne discute pas de la nécessité de compenser pour la perte d'habitat dans cette aire protégée.

ECCC recommande toujours que toutes pertes d'habitat d'oiseaux migrateurs dans le ROM soient quantifiées avant le début des travaux et compensées. Le cas échéant, un plan de compensation devrait être élaboré pour s'assurer d'aucune perte nette d'habitat d'oiseaux migrateurs. ECCC suggère de consulter le Cadre opérationnel pour l'utilisation d'allocations de conservation pour élaborer son plan (https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/developpement-durable/publications/cadre-operationnel-utilisation-allocations-conservation.html).

Si un plan de compensation était exigé pour compenser les pertes d'habitat d'oiseaux migrateurs dans le ROM de Senneville, ECCC souhaite examiner et commenter le plan avant sa mise en œuvre.

En terminant, ECCC est d'avis que le projet est acceptable si l'ensemble des mesures d'atténuation visant la protection des oiseaux migrateurs et mentionné dans notre avis du 11 juin 2021 sont mises en œuvre avant le début des travaux, incluant les mesures pour atténuer, ou compenser les effets du projet sur le Refuge d'oiseaux migrateurs de Senneville.

Signature(s)			
Nom	**Titre**	**Signature**	**Date**
Louis Breton	Gestionnaire intérimaire Évaluation environnementale Environnement et changement climatique Canada		9 juillet 2021
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

FORMULAIRE DE CONSULTATION SUR L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET : AVIS D'EXPERTS
PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet	
Nom du projet	Reconstruction du pont de l'île-aux-Tourtes
Initiateur de projet	Ministère des Transports (MTQ)
Numéro de dossier	3220-02-001
Dépôt de l'étude d'impact	2021/03/05

Présentation du projet : Le projet de mesures prioritaires de reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes vise à construire un nouveau pont au nord du pont existant. Cette option, incluant un concept nord et mi-nord, a été retenue à la suite des analyses préliminaires dans le but de minimiser, entre autres, les répercussions sur l'environnement. Ce pont constitue le lien autoroutier sur l'autoroute 40 entre la municipalité du village de Senneville, du côté est, et la ville de Vaudreuil-Dorion, du côté ouest. Ce dernier est en service depuis 50 ans et est en fin de vie utile. Par conséquent, le nouveau pont permettra de répondre aux besoins en matière de transport actif et collectif.

Par ailleurs, les objectifs de ce projet s'appuient sur la mission du MTQ, la Politique de mobilité durable – 2030, les orientations du Plan stratégique 2017-2020 et les orientations gouvernementales. Selon l'initiateur, ce nouveau pont permettra notamment d'assurer la mobilité des personnes et des marchandises dans l'axe de l'autoroute 40 entre l'Île de Montréal et la région de Vaudreuil Soulanges, de mettre en valeur l'infrastructure, d'assurer son intégration au paysage et de préserver l'intégrité du milieu environnant.

Le concept préliminaire du nouveau pont prévoit trois voies de circulation par direction, de même que des accotements permettant l'accès à des véhicules de transport collectif. Une piste polyvalente serait également aménagée sur l'un des tabliers. La structure serait d'une longueur d'environ 1,93 km, mais la portée des travaux s'étendrait sur approximativement 4,3 km, compte tenu du raccordement nécessaire à l'autoroute 40 sur les deux rives du lac des Deux-Montagnes. Le projet comprend une mise en valeur architecturale de la structure ainsi que le démantèlement du pont actuel.

Les enjeux du projet sont principalement liés à la construction du pont aux abords de milieux humides et hydriques importants, notamment le lac des Deux-Montagnes et à proximité de lieux historiques et archéologiques d'intérêt sur l'Île-aux-Tourtes ainsi que du côté de la municipalité du village de Senneville. D'autres impacts sur le milieu naturel (aires protégées et de conservation, espèces fauniques à statut particulier et écosystème forestier exceptionnel) et le milieu humain (voie navigable, paysages, résidences aux abords du pont et entreprises en bordure de l'autoroute, à Senneville) sont également à prévoir.

Le projet sera réalisé selon un mode alternatif de type conception-construction-financement, ce qui comporte de confier à une seule, ou à un regroupement de firmes privées, la conception, la construction et le financement d'un ouvrage. Le partenaire n'est pas encore connu à cette étape-ci du projet.

Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Ministère du Conseil exécutif
Direction ou secteur	Secrétariat aux affaires autochtones
Avis conjoint	À remplir 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.

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Note importante : Pour toute question d'ordre technique, consultez l'*Aide-mémoire du Formulaire de consultation sur l'acceptabilité environnementale du projet : avis d'experts*. Pour toute question concernant la portée de votre avis ou les étapes de la procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, référez-vous au *Guide à l'intention des ministères et organismes consultés – PAEEIE.*

1 Avis sur l'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 l'une des quatre réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas. Si vous êtes dans l'impossibilité de vous prononcer en raison de l'absence d'un renseignement essentiel, vous avez la possibilité d'utiliser la section 2 afin de déposer une demande de renseignement.	Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable aux conditions suivantes

Signature(s)			
Nom	**Titre**	**Signature**	**Date**
Lucien-Pierre Bouchard	Directeur des relations avec les Autochtones		2021-06-03
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			
Le MTQ doit poursuivre les efforts en vue de finaliser la consultation entreprise auprès de la communauté de Kahnawake.			

2 Demande de renseignements sur des éléments qui sont en lien avec un ou des enjeux du projet et qui sont essentiels à la production de l'avis sur l'acceptabilité environnementale du projet

Indiquer de manière claire et concise le(s) renseignement(s) essentiel(s) requis permettant de vous prononcer sur l'acceptabilité environnementale du projet. Faire le lien avec l'enjeu dont il est question.

(Inscrivez ici le ou les renseignements requis)

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) :			

3 Avis sur l'acceptabilité environnementale du projet à la suite de la réception des renseignements requis

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 l'une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas.	Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable aux conditions suivantes

Signature(s)			
Nom	**Titre**	**Signature**	**Date**
Lucien-Pierre Bouchard	Directeur des relations avec les Autochtones		2021-07-09
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			
Le MTQ doit poursuivre les efforts en vue de finaliser la consultation entreprise auprès de la communauté de Kahnawake.			

FORMULAIRE DE CONSULTATION SUR L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET : AVIS D'EXPERTS
PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet	
Nom du projet	Reconstruction du pont de l'île-aux-Tourtes
Initiateur de projet	MTQ
Numéro de dossier	3220-02-001
Dépôt de l'étude d'impact	2021/03/05

Présentation du projet : Présentation du projet : Le projet de mesures prioritaires de reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes vise à construire un nouveau pont au nord du pont existant. Cette option, incluant un concept nord et mi-nord, a été retenue à la suite des analyses préliminaires dans le but de minimiser, entre autres, les répercussions sur l'environnement. Ce pont constitue le lien autoroutier sur l'autoroute 40 entre la municipalité de village de Senneville du côté est et la Ville de Vaudreuil-Dorion du côté ouest. Ce dernier est en service depuis 50 ans et est en fin de vie utile. Par conséquent le nouveau pont permettra de répondre aux besoins en matière de transport actif et collectif.

Par ailleurs, les objectifs de ce projet s'appuient sur la mission du MTQ, la Politique de mobilité durable – 2030, les orientations du Plan stratégique 2017-2020 et les orientations gouvernementales. Selon l'initiateur, ce nouveau pont permettra notamment d'assurer la mobilité des personnes et des marchandises dans l'axe de l'autoroute 40 entre l'Île de Montréal et la région de Vaudreuil Soulanges, de mettre en valeur l'infrastructure, d'assurer son intégration au paysage et ainsi que de préserver l'intégrité du milieu environnant.

Le concept préliminaire du nouveau pont prévoit trois voies de circulation par direction de même que des accotements permettant l'accès à des véhicules de transport collectif. Une piste polyvalente serait également aménagée sur l'un des tabliers. La structure serait d'une longueur d'environ 1,93 km, mais la portée des travaux s'étendrait sur approximativement 4,3 km, compte tenu du raccordement nécessaire à l'autoroute 40 sur les deux rives du lac des Deux-Montagnes. Le projet comprend une mise en valeur architecturale de la structure ainsi que le démantèlement du pont actuel.

Les enjeux du projet sont principalement liés à la construction du pont aux abords de milieux humides et hydriques importants, notamment le lac des Deux-Montagnes et à proximité de lieux historiques et archéologiques d'intérêt sur l'Île-aux-Tourtes et du côté de la municipalité de village de Senneville. D'autres impacts sur le milieu naturel (aires protégées et de conservation, espèces fauniques à statut particulier et écosystème forestier exceptionnel) et le milieu humain (voie navigable, paysages, résidences aux abords du pont et entreprises en bordure de l'autoroute à Senneville) sont également à prévoir.

Le projet sera réalisé selon un mode alternatif de type conception-construction-financement, ce qui comporte de confier à une seule, ou à un regroupement de firmes privées, la conception, la construction et le financement d'un ouvrage. Le partenaire n'est pas encore connu à cette étape-ci du projet.

Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
Direction ou secteur	Direction régionale de l'analyse et de l'expertise
Avis conjoint	Secteurs municipal, industriel et hydrique et naturel
Région	06 - Montréal
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Note importante : Pour toute question d'ordre technique, consultez l'*Aide-mémoire du Formulaire de consultation sur l'acceptabilité environnementale du projet : avis d'experts*. Pour toute question concernant la portée de votre avis ou les étapes de la procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, référez-vous au *Guide à l'intention des ministères et organismes consultés – PAEEIE.*

1 Avis sur l'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 l'une des quatre réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas. Si vous êtes dans l'impossibilité de vous prononcer en raison de l'absence d'un renseignement essentiel, vous avez la possibilité d'utiliser la section 2 afin de déposer une demande de renseignement.	Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable aux conditions suivantes

Afin que le projet soit considéré comme acceptable, les informations suivantes doivent être fournies ou précisées :

Gestion des sols contaminés

Bien que la qualité environnementale des sols et de l'eau souterraine n'ait pas été retenue pour l'approche par enjeux, il convient de mentionner les éléments suivants :

- À la section 4.2.9 du document principal de l'étude d'impact mentionne la présence de l'ancien site de l'entreprise Domtar « au nord de l'autoroute 40 ». Cette information est reprise dans le rapport d'évaluation environnementale Phase I de la firme WSP. Or, le rapport de caractérisation environnementale de la firme WSP précise que l'activité de cette entreprise est visée à l'annexe III du *Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains* (RPRT) et qu'elle aurait eu cours « sur une portion du site ». Pour cette raison, les études réalisées par la firme WSP ont été attestées. Cependant, l'attestation ne semble couvrir que la qualité de l'eau souterraine;
    - La superficie de terrain faisant l'objet d'un changement d'utilisation au sens de l'article 31.53, dans l'emprise du projet, devrait être communiquée;
    - L'attestation devrait également viser les sols et non seulement l'eau souterraine.

- Il semble y avoir peu de sondages en fonction des superficies de terrain en milieu terrestre, dans l'emprise du projet. Le rapport de caractérisation environnementale précise d'ailleurs que « des sondages additionnels pourraient être réalisés pour préciser certains volumes […]. »
    - Le nombre de sondages en fonction des superficies de terrain en milieu terrestre devrait être précisé et justifié.
    - Dans quelle mesure la caractérisation réalisée permet-elle de gérer adéquatement les sols excavés qui doivent être éliminés hors site, conformément entre autres au *Règlement sur le stockage et les centres de transfert de sols contaminés* (RSCTSC)?

- Les rapports de WSP ne recommandent pas de s'assurer que les sols qui seront laissés en place dans la zone des travaux respectent les valeurs correspondant au critère établi pour une emprise de chaussée (critère C du Guide d'intervention).
    - Le contrôle prévu de la qualité des sols laissés en place devrait être précisé, à la lumière de la position du ministère exprimée dans le Guide d'intervention (section 5.7.3), quant au maintien de contaminants en concentrations excédant les valeurs règlementaires, sous des infrastructures à construire; à cet effet, une caractérisation réalisée selon les règles de l'Art permet de diminuer les risques que des sols contaminés à des concentrations excédant le critère d'usage soient maintenus en place sous les infrastructures qui seront construites.

Système de drainage et empiétement des travaux en milieu naturel

- Le niveau de protection requis pour l'enlèvement des matières en suspension (MES) est fonction du milieu récepteur. L'étude d'impact doit indiquer quel type de protection est utile et nécessaire pour chacun des points de rejet dans le lac Deux Montagnes :
    - Protection minimale : pourcentage d'enlèvement des matières en suspension de 60 % sur une base annuelle.
        - Absence de milieux sensibles à une contamination par les eaux pluviales.
    - Protection normale : pourcentage d'enlèvement des matières en suspension de 80 % sur une base annuelle.
        - Présence de milieux sensibles à une contamination par les eaux pluviales, par exemple :
            - Milieux humides;
            - Baies fermées et réservoirs;
            - Frayères;
            - Présence de salmonidés (saumons, truites, ombles);

        - Habitats sensibles;
        - Prise d'eau potable;
        - Plages.
    - Si le rejet s'effectue en amont d'un milieu sensible au phosphore (lac répertorié, baie fermée, réservoir, habitat sensible), la demande d'autorisation doit décrire les pratiques de gestion optimales des eaux pluviales qui permettront l'enlèvement du phosphore.
- Une note devra stipuler que le volume de ruissellement qui doit être traité pour répondre aux exigences est égal à la hauteur de pluie correspondant à 90 % des événements pluvieux multipliée par la surface totale imperméable du projet après le développement. Si la hauteur de pluie n'a pas été calculée pour une région donnée, une valeur de 25 mm est recommandée (voir la section 8.4.2 du *Guide de gestion des eaux pluviales* (GGEP)).
- Il faut se référer au GGEP pour obtenir plus d'information sur les stratégies d'aménagement, les principes de conception et les *pratiques de gestion optimales* (PGO) des réseaux de drainage en milieu urbain. Le tableau 8.17 du GGEP, donne en résumé les pourcentages d'efficacité qu'il est recommandé d'attribuer à différentes techniques. Tel qu'indiqué dans ce tableau les « fossés engazonnés » sont moins performants que « noues engazonnées ». Les séparateurs avec technologies brevetées (à vortex ou avec d'autres mécanismes), ne sont pas inclus au tableau puisqu'ils offrent un pourcentage d'enlèvement variable en fonction des critères de conception retenus (se référer au site Web du MELCC). Veuillez préciser pour chaque bassin de drainage pluvial projeté quels types de PGO et quelles performances sont attendues.

Le projet doit comporter l'ajout de nouveaux émissaires pluviaux dans le lac Deux Montagnes, pour chaque point de rejet (fossés ou conduites). Un tableau doit les identifier et l'ingénieur mandaté doit s'assurer que les exigences décrites dans l'étude écologique sont respectées pour chacun d'entre eux. Il est également demandé que les éléments suivants soient évoqués dans l'étude d'impact : dans la mesure du possible, on doit favoriser l'installation d'un émissaire en rive, et non dans le littoral; l'émissaire doit être aménagé de façon à ne pas causer de problèmes d'érosion, d'ensablement ou de remise en suspension de sédiments; les détails de l'aménagement de l'émissaire doivent être présentés aux plans et devis (le chapitre 6 - Mesures d'atténuation environnementales permanentes, du tome IV des normes du ministère des Transports fournit de l'information sur les mesures d'atténuation pour l'aménagement d'un émissaire en rive et en littoral).

Milieux naturels et hydriques

Afin de bien comprendre l'impact du projet sur les milieux naturels et hydriques, les informations suivantes doivent être fournies :

- Comment sont comptabilisés les empiètements dans le littoral et les rives des petits cours d'eau intérieurs? Le tableau 6-6 de l'étude d'impact (section 6.4.2.1) indique qu'ils ne sont pas comptabilisés. Que les cours d'eau intérieurs constituent ou non un habitat du poisson, leur perte, ainsi que la perte de leurs rives, doit être comptabilisée et compensée;
- Cartes 6-1 et 6-2 de l'étude d'impact : pourquoi la perte permanente illustrée sur l'Île-aux-Tourtes et Girwood est identique dans les 2 concepts (mi-nord et nord)?
- Tableaux 8-6 et 8-7 de l'étude d'impact: comment expliquer la différence d'empiètement de plus de 1 hectare pour la mise en place des noues entre le concept nord (7015 m² d'empiètement en zone boisée) et le concept mi-nord (17 846 m² d'empiètement en zone boisée);
- Considérant l'empiètement considérable occasionné par la mise en place des noues, un tracé alternatif des noues ou des méthodes alternatives de traitement des eaux qui permettraient d'atteindre le même objectif d'enlèvement de MES ont-elles été considérées?
- Résumé de l'étude d'impact, tableau 8-1, enjeu 5 *Préservation des fonctions des milieux humides et hydriques et protection de la faune aquatique* : Dans la colonne **Impact sur l'enjeu**, la méthode de compensation des milieux humides isolés devrait être indiquée;
- Afin de comparer adéquatement les impacts environnementaux des 2 concepts, il serait pertinent de produire un tableau comparatif des superficies perdues selon la valeur des milieux et non seulement par type de MHH;
- Nous comprenons que le plan de compensation sera présenté dans le cadre des demandes d'autorisation 22(4). L'initiateur de projet devrait cependant s'engager à produire son plan de compensation en priorisant le reboisement et la création et restauration de milieux humides et hydriques dans la même MRC que celle dans laquelle les pertes sont encourues.

Signature(s)			
Nom	**Titre**	**Signature**	**Date**
Yves Peyrat ing.	Cliquez ici pour entrer du texte.		2021-06-01
Gilles Revel ing.	Ingénieur		2021-06-01
Wendy Inksetter	Biologiste		2021-06-01
Lionel Laramée	Directeur régional	Lionel Laramée	2021-06-02
Clause(s) particulière(s) :			

2 Demande de renseignements sur des éléments qui sont en lien avec un ou des enjeux du projet et qui sont essentiels à la production de l'avis sur l'acceptabilité environnementale du projet

Indiquer de manière claire et concise le(s) renseignement(s) essentiel(s) requis permettant de vous prononcer sur l'acceptabilité environnementale du projet. Faire le lien avec l'enjeu dont il est question.

(Inscrivez ici le ou les renseignements requis)

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) :			

3 Avis sur l'acceptabilité environnementale du projet à la suite de la réception des renseignements requis

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 l'une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas.	Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable tel que présenté

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Yves Peyrat ing.	Ingénieur		2021-07-08
Gilles Revel ing.	Ingénieur		2021-07-08
Wendy Inksetter	Biologiste		2021-07-07
Lionel Laramée	Directeur régional	Lionel Laramée	2021-07-12

Clause(s) particulière(s) :

FORMULAIRE DE CONSULTATION SUR L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET : AVIS D'EXPERTS
PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet	
Nom du projet	Reconstruction du pont de l'île-aux-Tourtes
Initiateur de projet	MTQ
Numéro de dossier	3220-02-001
Dépôt de l'étude d'impact	2021/03/05

Présentation du projet : Présentation du projet : Le projet de mesures prioritaires de reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes vise à construire un nouveau pont au nord du pont existant. Cette option, incluant un concept nord et mi-nord, a été retenue à la suite des analyses préliminaires dans le but de minimiser, entre autres, les répercussions sur l'environnement. Ce pont constitue le lien autoroutier sur l'autoroute 40 entre la municipalité de village de Senneville du côté est et la Ville de Vaudreuil-Dorion du côté ouest. Ce dernier est en service depuis 50 ans et est en fin de vie utile. Par conséquent le nouveau pont permettra de répondre aux besoins en matière de transport actif et collectif.

Par ailleurs, les objectifs de ce projet s'appuient sur la mission du MTQ, la Politique de mobilité durable – 2030, les orientations du Plan stratégique 2017-2020 et les orientations gouvernementales. Selon l'initiateur, ce nouveau pont permettra notamment d'assurer la mobilité des personnes et des marchandises dans l'axe de l'autoroute 40 entre l'Île de Montréal et la région de Vaudreuil Soulanges, de mettre en valeur l'infrastructure, d'assurer son intégration au paysage et ainsi que de préserver l'intégrité du milieu environnant.

Le concept préliminaire du nouveau pont prévoit trois voies de circulation par direction de même que des accotements permettant l'accès à des véhicules de transport collectif. Une piste polyvalente serait également aménagée sur l'un des tabliers. La structure serait d'une longueur d'environ 1,93 km, mais la portée des travaux s'étendrait sur approximativement 4,3 km, compte tenu du raccordement nécessaire à l'autoroute 40 sur les deux rives du lac des Deux-Montagnes. Le projet comprend une mise en valeur architecturale de la structure ainsi que le démantèlement du pont actuel.

Les enjeux du projet sont principalement liés à la construction du pont aux abords de milieux humides et hydriques importants, notamment le lac des Deux-Montagnes et à proximité de lieux historiques et archéologiques d'intérêt sur l'Île-aux-Tourtes et du côté de la municipalité de village de Senneville. D'autres impacts sur le milieu naturel (aires protégées et de conservation, espèces fauniques à statut particulier et écosystème forestier exceptionnel) et le milieu humain (voie navigable, paysages, résidences aux abords du pont et entreprises en bordure de l'autoroute à Senneville) sont également à prévoir.

Le projet sera réalisé selon un mode alternatif de type conception-construction-financement, ce qui comporte de confier à une seule, ou à un regroupement de firmes privées, la conception, la construction et le financement d'un ouvrage. Le partenaire n'est pas encore connu à cette étape-ci du projet.

Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
Direction ou secteur	**Direction de l'expertise en réduction des émissions de gaz à effet de serre (DER)**
Avis conjoint	À remplir uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.
Région	Vous devez choisir une région administrative
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

Note importante : Pour toute question d'ordre technique, consultez l'*Aide-mémoire du Formulaire de consultation sur l'acceptabilité environnementale du projet : avis d'experts*. Pour toute question concernant la portée de votre avis ou les étapes de la procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, référez-vous au *Guide à l'intention des ministères et organismes consultés – PAEEIE.*

1 Avis sur l'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 l'une des quatre réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas. Si vous êtes dans l'impossibilité de vous prononcer en raison de l'absence d'un renseignement essentiel, vous avez la possibilité d'utiliser la section 2 afin de déposer une demande de renseignement.	Le projet est acceptable, conditionnellement à l'obtention des éléments à la section 2

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, la Direction de l'expertise en réduction des émissions de gaz à effet de serre (DER) a été sollicitée par la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels (DÉEPHI), pour collaborer sur l'acceptabilité environnementale du projet ci-haut mentionné, pour le volet portant sur les émissions de gaz à effet de serre (GES).

À noter que la DER a soumis un avis en 2018 à l'étape de l'avis de projet et n'a pas été consultée par la suite. En 2021, la DER a été interpelée afin d'analyser l'acceptabilité du projet lequel s'inscrit désormais dans la Procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PAEEIE) découlant de la Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure (2020, c. 27, projet de loi n o 66) entrée en vigueur le 11 décembre 2020.

La présente analyse s'inscrit donc dans ce contexte et vise à indiquer, avec l'information dont nous disposons et selon notre champ de compétence, si tous les éléments requis par la directive du ministère ont été traités (aspect quantitatif), et s'ils l'ont été de façon satisfaisante et valable (aspect qualitatif) au regard des impacts sur les émissions de GES. Les documents qui ont été consultés pour l'analyse sont les suivants :

1. PR1.1 Avis de projet du 08 novembre 2018
2. PA3.1 Étude d'impact -Rapport principal du 22 février 2021
3. PA3.6 Étude d'impact – Annexes 4-20C- à 8-5 Notes techniques de calcul des émissions de GES

1. Contexte du projet

Dans le cadre du projet de reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes, le ministère des Transports du Québec (MTQ) a déposé un avis de projet en novembre 2018, conformément à l'article 31.2. de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE). Tel que prévu à cette même loi, le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) a émis une Directive à l'égard du projet et plus particulièrement de l'étude d'impact à réaliser, étude qui a été déposée en février 2021. Suite à l'adoption de la Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructures, une nouvelle directive pour les projets concernés par cette loi, nommée « Directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement pour le projet de reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes » a été émise. Cette Directive exige notamment une démarche d'analyse des impacts structurés par enjeux.

Le projet est situé dans les régions administratives de la Montérégie et de Montréal, sur le territoire de la province du Québec, situé en partie sur les territoires de Sainte-Anne-de-Bellevue, Senneville et Vaudreuil-Dorion. Le pont de l'Île-aux-Tourtes fait le lien entre l'agglomération de Montréal et la municipalité régionale de comté (MRC) de Vaudreuil-Soulanges. Le projet est partiellement réparti en milieu naturel et en milieu urbain, avec le lac des Deux Montagnes dans sa partie centrale.

Le ministère des Transports (MTQ) est l'initiateur du projet majeur de reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes, cependant le nouveau pont et ses accès seront réalisés selon un mode alternatif de type conception-construction-financement (CCF). Ceci consiste à confier à une entreprise ou un consortium la préparation des plans et devis, la construction du pont et le financement des travaux de conception et de construction. Le nouveau pont de l'Île-aux-Tourtes sera, comme la structure actuelle, long d'environ 2 km. Toutefois, la portée des travaux s'étendrait approximativement sur 4,5 km (notamment, pont, approches autoroutières et passerelle de Breslay) sur le territoire des municipalités de Vaudreuil-Dorion, Senneville et Sainte-Anne-de-Bellevue. Ce nouveau pont sera construit au nord du pont actuel. Deux concepts ont été retenus et évalués dans le cadre de l'étude d'impacts soit le concept mi-nord avec un tracé droit et le concept nord avec un tracé courbe.

Comme l'actuel pont de l'Île-aux-Tourtes, le nouveau pont comptera 3 voies de circulation dans chaque direction. Les accotements seront plus larges et ceux de droite seront adaptés pour être utilisés par les autobus. Le projet prévoit qu'un mode

de transport collectif sera implanté dans le futur. Le projet est estimé à plus de 100 millions de dollars avec une durée des travaux estimée entre 5,3 et 6,5 années selon le concept retenu.

La construction du futur pont et la déconstruction du pont existant vieux de 50 ans, de même que la construction de la passerelle de Breslay, auront un impact sur les émissions de GES et pourraient limiter l'accès à certaines ressources, ou encore, en affecter les écosystèmes. Le MTQ s'engage à faire de ce projet un projet de construction carboneutre. Cela signifie que les émissions de GES liées aux activités du projet qui n'auront pas pu être réduites à la source seront comptabilisées et compensées.

L'échéancier actuel du projet prévoit la construction du nouveau pont pendant la période s'échelonnant de l'automne 2023 à l'automne 2027. Une durée totale approximative des travaux de 5,33 à 6 années pour l'option nord et de 6,5 à 6,75 années pour l'option mi-nord est anticipée, et ce entre la signature du contrat et la fin des travaux. L'échéancier inclut la déconstruction du pont actuel qui est d'une durée de 1,75 an pour le mi-nord et 1,5 an pour le nord, mais qui chevauche en partie la construction pour l'option nord. Le démantèlement de la structure du pont actuel est prévu quant à lui entre 2028 et 2030, lequel serait réalisé pendant les travaux de construction.

La préparation de l'étude d'impact en environnement (ÉIE) a été réalisée par la firme WSP alors que les services d'ingénierie à l'étape de l'avant-projet préliminaire (APP) ont été effectués par Tetra Tech / CIMA+ / AECOM (PIAT).

2. *Émissions de GES du projet*

Le contrôle des émissions de GES et des effets des changements climatiques a été identifié parmi les douze enjeux significatifs pour le projet de reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes. Dans le cadre de l'étude d'impacts en environnement pour le projet de reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes (PIT), la section 8.2.4 de l'étude d'impact (Réf. 2) présente le résumé des diverses notes techniques produites par le MTQ et par la firme WSP relatives à l'évaluation des émissions de GES en phase aménagement et travaux, et en phase d'exploitation. Ces notes techniques sont présentées, à l'annexe 8-4 incluant les méthodologies appliquées.

L'estimation des GES a donc été réalisée pour la phase de travaux et la phase d'exploitation. Aucune estimation n'a été produite pour la phase de démantèlement du futur pont, mais le démantèlement du pont existant est pris en compte dans la phase des travaux.

2.1. Émissions en phase aménagement et travaux

Le MTQ envisage deux scénarios de construction soit l'option mi-nord et l'option nord. Les estimations des émissions de GES évaluées pour les deux scénarios fournis par l'initiateur du projet sont présentées dans les tableaux suivants pour chaque phase du projet.
Les émissions de GES en phase aménagement et travaux recoupent les activités de transport et de travail associées à la construction des nouvelles infrastructures et à la déconstruction du pont actuel et ce pour les deux options retenues soit mi-nord et nord.

Activités	Émissions GES (tonne éq. CO2)	
Phase aménagement et travaux	**Option mi-nord**	**Option nord**
Transport (matériaux, travailleurs, etc.)	13 393	13 044
Construction (incluant déboisement)	63 918	60 531
Petits équipements	35	33
Chauffage	7	7
Total	**77 353**	**73 615**

Source : Annexe 8-4 Notes techniques de calcul des émissions de GES (WSP - MTQ). 2021

Le total des émissions de GES anticipé pour la phase aménagement et travaux s'élève à 77 353 t éq. CO_2 pour l'option mi-nord et à 73 615 t éq. CO_2 pour l'option nord. La partie provenant de la passerelle de Breslay est incluse dans les différentes activités. Ces émissions auront lieu sur une période de construction estimée entre 5,33 ans et 6,75 ans, donc les émissions moyennes par année basées sur un échéancier de 6 ans seraient de l'ordre de 12 900 t éq. CO_2 pour l'option mi-nord et à 12 300 t éq. CO_2 pour l'option nord.
Pour le transport, les émissions incluent le transport des passagers (travailleurs), des matériaux de construction, de la mobilisation / démobilisation d'équipements et génèrent ainsi un total de 13 393 t éq. CO_2 pour l'option mi-nord et 13 044 t éq. CO_2 pour l'option nord. Les petits équipements émettent ainsi 35 et 33 t éq. CO_2 respectivement pour l'option mi-nord et l'option nord.

Milieux naturels et déboisement

On trouve plusieurs types de milieux humides et hydriques dans la zone à l'étude et plusieurs d'entre eux seront affectés en totalité ou en partie par les ouvrages permanents et les aires de travaux temporaires. Des pertes de superficies sont prévues en raison du déboisement, du décapage, de l'essouchement, de l'excavation et du terrassement des surfaces qui seront effectuées pour l'installation des infrastructures, soit l'installation des pieux caissons et des semelles du pont, les ouvrages routiers, les aires d'aménagement des noues végétalisées, les jetées de construction et de déconstruction et les aires de chantier. L'initiateur s'engage à la remise en état des lieux, à la renaturalisation des milieux naturels et des bandes riveraines.

Les émissions liées au déboisement sont incluses dans la phase de construction pour une surface de 8,8 ha. L'estimation des émissions de GES émises est d'environ 1 033 t éq. CO_2 respectivement pour l'option mi-nord et l'option nord.

2.2. Émissions en phase d'exploitation du projet

2.2.1. En lien avec l'exploitation et les travaux d'entretien et de réparation

Le tableau 28 de la note technique « Estimation des émissions de gaz à effet de serre (GES) (Réf. 3) des activités d'entretien et de réhabilitation en phase d'exploitation du projet de reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes » présente d'abord l'ensemble des émissions de GES engendrées par les activités d'entretien et de réhabilitation en phase d'exploitation du futur pont de l'Île-aux-Tourtes, à la suite du projet de reconstruction du pont. Cette estimation est réalisée pour la durée de vie utile du pont de l'Île-aux-Tourtes, soit 75 ans. Il exclut les émissions de GES engendrées par le transfert modal des personnes, le flux de circulation, la congestion routière, le transport des marchandises ainsi que celles émises pendant la phase de construction.

Phase exploitation	**Émissions de GES de l'ensemble des activités d'entretien et de réhabilitation (t éq. CO_2)**	
	Annuelle	**Sur 75 ans**
Option **mi-nord**	718,06	53 676
Option **nord**	722,28	53 993
Activités d'entretien et de réhabilitation additionnelles par rapport au pont actuel (t éq. CO_2)		
Option **mi-nord**	194,52	14 428,03
Option **nord**	200,95	14 899,32

Source : Annexe 8-4 Notes techniques de calcul des émissions de GES (WSP - MTQ). 2021

L'initiateur précise que la majorité des émissions de GES proviendra de la phase de construction du projet et que, pour la phase d'exploitation du projet, les émissions de GES liées aux activités additionnelles pour les deux options, le futur pont engendrera environ 27 % de l'ensemble des GES émis annuellement soit respectivement 194,52 (option mi-*nord*) et 200,95 (option *nord*) de t éq. CO_2 par rapport au pont actuel. La différence du bilan des émissions de GES entre les options mi-*nord* et au *nord* s'explique en grande partie par la différence de la longueur des voies (pont, bretelles latérales et chemin de Senneville) à entretenir.

La consommation d'électricité n'est pas incluse dans le total des émissions de GES pour l'ensemble du projet. Elle s'élève à 1 536 000 kWh et 1 280 000 kWh respectivement pour les options mi-nord et nord. Sous la base du facteur d'émissions proposé par Environnement Canada dans son plus récent rapport annuel d'inventaire, soit 1,7 g éq. CO2 /kWh, les émissions liées à la consommation d'électricité seraient de l'ordre de moins de 3 t éq de CO2 pour ces deux options.

2.2.2. Émissions indirectes en lien avec la mise en exploitation du nouveau pont associées au flux de circulation

Dans le cadre de ce projet, la direction des Grands Projets du pont de l'Île-aux-Tourtes et de l'échangeur Saint-Pierre (DGPPIES) a fait appel à la direction de la modélisation des systèmes de transport (DMST) en juillet 2020 pour évaluer l'impact du projet sur les émissions de GES produites par les véhicules routiers en phase d'exploitation. Les effets du transfert modal du système de transport actuel et projeté ont été simulés avec le modèle de simulation régional MOTREM13, paramétré en grande partie à partir des valeurs obtenues lors de l'enquête origines-destinations (O-D) effectuée dans la grande région de Montréal, en 2013, qui dresse un portrait des déplacements des véhicules légers et camions sur les routes pour une journée ouvrable moyenne d'automne. Il faut noter que MONTREM13 est un modèle dit macroscopique, où l'emphase est mise sur les grands axes routiers, autrement dit, l'ensemble de la circulation locale et la dynamique de la congestion ne sont pas évaluées.

Dans le cadre de la présente étude, trois scénarios ont été modélisés représentant l'état actuel de la circulation (2021), l'état en 2036 si aucun travail n'est effectué et finalement en 2036 en tenant compte des prévisions démographiques et des divers développements planifiés dans la région avec les travaux de reconstruction du pont effectués. **Cependant le choix de l'horizon 2036 dans le contexte de la quantification des GES n'est pas clair et doit être justifié**.

Le modèle d'évaluation des émissions routières de la DMST utilisé dans cet exercice est basé sur le logiciel *MOtor Vehicle Emissions Simulator* (MOVES) développé par la *Environmental Protection Agency* (EPA) des États-Unis. Les données portent essentiellement sur les bilans régionaux de GES émis par les déplacements des véhicules légers et camions sur les routes.

Les hypothèses de transfert modal de l'autosolo ne concernent que les véhicules légers particuliers vers le transport en commun, toutes les autres classes de véhicules *(camions légers, camions lourds, autobus)* n'ont pas le même niveau de détails d'informations sur les déplacements.

Le tableau 8-27 et 8-28 de l'étude d'impact montre le bilan régional des émissions de GES produites par les véhicules routiers sans reconstruction du pont et avec reconstruction du pont.

Véhicules routiers	**Émission quotidienne pour le scénario (t. éq. CO2 /jour)**	
	Statu quo sans reconstruction du PIT	**Avec reconstruction du PIT**
Véh. légers particuliers	13 193	13 192
Véh. légers commerciaux	6 175	6 175
Camions réguliers	3 197	3 197
Camions lourds	5 116	5 116
Total	**27 681**	**27 680**

Source : Tableau 4.1.1 -4.1.2. Notes techniques de calcul des émissions de GES (WSP - MTQ). 2021

En référence aux tableaux 8-27 et 8-28 de l'étude d'impact, l'initiateur mentionne qu'il va y avoir 652 véhicules de moins qui se déplaceront vers Montréal en période de pointe du matin qui se répartiront entre le pont de l'Île-aux-Tourtes et le pont Taschereau en fonction de la simulation régionale, soit environ 4 % de véhicules en moins. Cependant, cet impact ne se reflète pas dans le résultat du calcul des émissions de GES présenté par l'initiateur c'est-à-dire une diminution de 1 t éq. de CO_2 (0,5 t éq. CO_2 calculé par l'initiateur) au niveau de l'émission quotidienne de GES avec la reconstruction du PIT.
De plus, afin de mieux évaluer ces résultats ils devraient être accompagnés d'une analyse décrivant l'évolution des émissions de GES dans le temps.

L'initiateur mentionne que l'effet sur la réduction des émissions de GES de l'intégration de l'accotement par les autobus (UAB) n'est pas pris en compte dans l'exercice de simulation de la DMST car les élargissements de voies pour l'utilisation de l'accotement par les autobus sont encore à prévoir.

Dans la description du projet, l'initiateur mentionne que le pont sera construit pour assurer la faisabilité d'implanter dans le futur un mode de transport collectif à haut niveau de service mais il n'y a pas d'information détaillée à ce sujet. Étant donné que ces aspects auraient des impacts sur les émissions de GES, l'initiateur devra présenter les options envisagées pour intégrer un mode de transport collectif sur rail à la structure du pont ainsi que les options de transport actif (ex. : piste cyclable), le cas échéant.

2.2.3. Émissions indirectes associées à l'étalement urbain ou à la densification urbaine

L'impact de l'intégration des élargissements de voies pour l'utilisation de l'accotement par les autobus (UAB) n'est pas calibré dans le modèle de transport régional macroscopique de la DMST. En outre, l'offre de service détaillée des autobus, après la réalisation du nouveau pont, n'est toujours pas définie et ne le sera pas tant que la refonte des réseaux en prévision du REM n'est pas établie. Ceci aura lieu d'ici 2023, moment prévu pour la mise en service de l'antenne ouest.

Les données de circulation des autobus dans le modèle régional de transport routier de la grande région de Montréal présenté n'incluent pas les déplacements des autobus sur le territoire. Par conséquent les émissions totales de GES spécifiquement par ce type de véhicules n'ont pas été évaluées.

Les émissions indirectes de GES liées à l'étalement urbain ou à la densification urbaine n'ont pas été considérées dans cette étude. De même, le choix de les exclure n'a pas été justifié. Pour ces sources d'émission, le modèle recommandé à ce jour est le calculateur produit par le Transit Cooperative Research Program (TCRP)[1]. Ce modèle a été construit à partir de données de villes américaines et est donc bien adapté au contexte nord-américain. Il a notamment déjà été utilisé par la firme Golder, pour le compte de la STM, afin de modéliser l'effet sur les émissions de GES des systèmes de transport en commun dans la communauté métropolitaine de Montréal. La description complète de l'approche utilisée est décrite dans un rapport public[2].

[1] TCRP, 2015. TCRP Report 176 - Quantifying Transit's Impact on GHG Emissions and Energy Use—The Land Use Component, Transportation Research Board of National Academies, 2015, http://www.trb.org/Publications/Blurbs/172110.aspx
[2] Golder Associés, 2016. Rapport de quantification des émissions de gaz à effet de serre évitées par le transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, http://www.stm.info/sites/default/files/pdf/fr/rapport_quantification_ges_evites.pdf

2.2.4. Émissions de carbone noir

À noter que l'initiateur a reçu, de la part de la Direction générale des évaluations environnementales et stratégiques (DGÉES) le document « Les changements climatiques et l'évaluation environnementale – Guide à l'intention de l'initiateur de projet[3] ». Ce guide fournit les principes de base pour la prise en compte des changements climatiques dans l'élaboration d'un projet et dans les demandes d'autorisation gouvernementale. Le Tableau 2.1 de l'Annexe 2 du document résume les sources d'émissions les plus communes pour les projets d'infrastructures routières. À ces sources potentielles, pour le présent projet, l'initiateur doit ajouter les émissions provenant du carbone noir. Il doit se référer à la section 3.24 du Guide de quantification des émissions de gaz à effet de serre[4].

2.2.5. Approche de compensation

Le MTQ s'est engagé à ce que les émissions de GES reliées aux travaux de construction du projet de reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes soient compensées de manière à obtenir un bilan carboneutre des activités de construction. À cet effet, il signale l'importance de s'assurer que les émissions de GES reliées à la phase des travaux du projet soient comptabilisées adéquatement et fassent l'objet d'une compensation afin d'obtenir un bilan carboneutre.

Le MTQ, dans sa volonté pour devenir carboneutre, a une stratégie qui s'inscrit dans une vision à long terme pour tendre vers un bilan des transports neutre en carbone. Cette volonté est d'ailleurs présentée dans le plan stratégique 2019-2023 du ministère des Transports du Québec.

Selon l'initiateur, les émissions présentées dans le cadre de ce projet pourraient, par exemple, être compensées par l'aménagement de boisés dédiés à la séquestration du carbone ou par l'achat de crédits carbone. L'initiateur a aussi mentionné qu'au cours des travaux, un suivi des émissions réelles sera effectué, pour qu'il soit possible de déployer une stratégie de compensation des émissions adaptée, mais à date le plan de compensation de l'initiateur n'a pas été encore défini. Il est à noter que le MELCC insiste en tout premier lieu sur les initiatives de gestion des émissions GES visant, dans l'ordre l'évitement, la réduction et la séquestration, si tout de même des émissions incompressibles persisteraient, dès lors, en dernier recours, un projet de compensation pourrait être envisagé et présenté au MELCC.

3. Plan des mesures d'atténuation des émissions de GES

À noter que l'initiateur a aussi reçu l'avis daté du 28 novembre 2018 de la part de la DER qui demandait de fournir les mesures d'atténuation et de réduction des émissions de GES.

À ce sujet l'initiateur a présenté les mesures d'atténuation qui seront mises en place dans le contexte du projet, regroupées par thèmes et qui portent sur l'ensemble des composantes du projet.

À titre d'exemples les mesures d'atténuation proposées par l'initiateur sont les suivantes :

- Limiter la circulation des véhicules et engins de chantier aux aires de travail et aux accès balisés en évitant les secteurs les plus escarpés;
- Éviter de laisser fonctionner inutilement les moteurs des véhicules et de la machinerie;
- S'assurer que la machinerie est en bon état, plus spécifiquement au niveau des systèmes antipollution et des divers filtres;
- S'assurer que la machinerie est en bon état, propre et exempt de toute fuite d'huile ou autres produits contaminants;
- Pour les travaux dans la plaine inondable, utiliser un fluide hydraulique biodégradable, même si les travaux sont réalisés à sec;
- Maintenir la machinerie en bon état de fonctionnement;
- Sensibilisation à l'écoconduite;
- Privilégier des huiles biodégradables pour les systèmes hydrauliques des pelles mécaniques et tout autre équipement devant travailler près, au-dessus (sur des barges) ou dans l'eau.

Toutefois la DER considère nécessaire que l'initiateur présente les mesures spécifiques visant à réduire les émissions de GES estimés par phase du projet, et qui peuvent être de types physiques, organisationnels ou comportementaux tels que décrits dans la section 4 du Guide de quantification des émissions de gaz à effet de serre du MELCC.

[3] Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, 2021. https://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/directive-etude-impact/guide-intention-initiateur-projet.pdf

[4] Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, novembre 2019. http://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/guide-quantification/index.htm

4. Plan de surveillance des émissions de GES

À noter que l'initiateur a aussi reçu l'avis daté du 28 novembre 2018 de la part de la DER qui demande de fournir un plan de surveillance des émissions de GES en respect des exigences du Guide de quantification des émissions de gaz à effet de serre du MELCC.

À ce sujet, l'initiateur n'a pas encore fourni un plan de surveillance, mais prévoit de présenter un plan préliminaire de surveillance et suivi des émissions de GES afin de comptabiliser, pendant les travaux, les émissions de GES et valider l'efficacité des mesures de réduction ainsi que l'estimation de GES du projet. L'initiateur doit se référer à la section 4.4 du Guide de quantification des émissions de gaz à effet de serre du MELCC tel que recommandé précédemment.

Vous trouverez à la section 2 la demande des renseignements sur des éléments à la production de l'avis d'acceptabilité :

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

2 Demande de renseignements sur des éléments qui sont en lien avec un ou des enjeux du projet et qui sont essentiels à la production de l'avis sur l'acceptabilité environnementale du projet

Indiquer de manière claire et concise le(s) renseignement(s) essentiel(s) requis permettant de vous prononcer sur l'acceptabilité environnementale du projet. Faire le lien avec l'enjeu dont il est question.

5. Commentaires et recommandations sur les impacts des émissions de GES

Le présent avis s'inscrit dans un contexte où la DER n'a pas été impliquée dans l'analyse du dossier depuis 2018. En l'occurrence, la présente note de la DER porte sur l'analyse de l'estimation des émissions GES du projet de reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes ainsi que sur les mesures d'atténuation et le plan de surveillance et de suivi des émissions de GES proposées par l'initiateur du projet. Étant donné que les documents présentés (Réf. 1 à 3) ne sont pas suffisamment détaillés pour permettre la vérification des calculs, la DER demande à l'initiateur de déposer les documents mentionnés ci-après, afin que la DER puisse valider et vérifier l'exercice de quantification :

a. Les études/analyses, notes techniques, tableurs et autres documents utilisés pour les calculs des émissions de GES, tels que :
   -La note technique GP-04 Estimation de la quantité de carburant et du nombre d'heures d'utilisation des équipements de construction requis pour la construction du pont de l'Île-aux-Tourtes réalisée en juillet 2020 par PIAT afin de pouvoir compléter l'analyse des impacts des émissions de GES;
   -La note technique GP-07 Estimation de la quantité de carburant et du nombre d'heures d'utilisation des équipements de construction requis pour la construction de la passerelle de Breslay, en complément à la NT-GP-04 en décembre 2020;
   -Le rapport de PIAT (PIAT, 2020) selon différentes hypothèses de fournisseurs (Les quantités d'essence et de diesel pour les différentes activités de transport);
b. La prise en compte de l'accotement par les autobus (UAB). Le cas échéant, la prise en compte des enjeux entourant le mode de transport collectif sur rail à la structure du pont ainsi que l'intégration du transport actif (ex. : piste cyclable);
c. L'évaluation des émissions liées au carbone noir;

d. L'évaluation des émissions de GES liées à l'étalement urbain et au transfert modal à la liste des sources d'émissions de GES potentielles liées au projet lors de la réalisation de l'exercice de quantification qu'il effectuera dans l'étude d'impact sur l'environnement du projet ou une justification appuyant la décision de ne pas retenir ces sources d'émission, tel que présenté dans les étapes de la démarche figurant dans le Guide de quantification des émissions de gaz à effet de serre;

e. Un plan des mesures d'atténuation des émissions de GES en respect des exigences du Guide de quantification des émissions de gaz à effet de serre du MELCC et des politiques internes au MTQ, le cas échéant;

f. Un plan de surveillance des émissions de GES en respect des exigences du Guide de quantification des émissions de gaz à effet de serre du MELCC.

Conclusion

Malgré que plusieurs éléments restent à compléter par l'initiateur en ce qui a trait aux impacts du projet sur les émissions de GES, la DER considère le projet acceptable conditionnellement à la présentation des éléments demandés dans la section 5 de cette note. Ainsi il est demandé à l'initiateur de projet de s'engager, dans le cadre de la présente procédure, à déposer les éléments demandés concernant les émissions de GES pour approbation par le MELCC, au plus tard lors du dépôt de la demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) pour la phase de construction et d'exploitation du projet.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Georgina Rodriguez	Ingénieure for.		2021-06-03
Annie Roy	Ingénieure		2021-06-03
Carl Dufour	Directeur de la DER		2021-06-03

Clause(s) particulière(s) :

3 Avis sur l'acceptabilité environnementale du projet à la suite de la réception des renseignements requis

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 l'une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas.	Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable aux conditions suivantes

Cliquez ici pour entrer du texte.

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, la Direction de l'expertise en réduction des émissions de gaz à effet de serre (DER) a été sollicitée par la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels, pour collaborer sur l'acceptabilité environnementale du projet ci-haut mentionné, pour le volet portant sur les émissions de gaz à effet de serre (GES).

1. Contexte du projet

Dans le cadre du projet de reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes, le ministère des Transports du Québec (MTQ) a déposé un avis de projet, en novembre 2018, conformément à l'article 31.2 de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE). Tel que prévu à cette même loi, le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) a émis une directive à l'égard du projet et, plus particulièrement, de l'étude d'impact à réaliser; étude qui a été déposée en février 2021. À la suite de l'adoption de la Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructures, une nouvelle directive pour les projets concernés par cette loi, nommée « Directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement pour le projet de reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes » a été émise. Cette directive exige notamment une démarche d'analyse des impacts structurée par enjeux.

En mars 2021, la DER a été interpelée, afin d'analyser l'acceptabilité du projet, lequel s'inscrit désormais dans la Procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement découlant de la Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure (2020, c. 27, projet de loi nº 66) entrée en vigueur le 11 décembre 2020.

Le 3 juin 2021, la DER a déposé son analyse d'acceptabilité du projet. Étant donné que les documents présentés par l'initiateur n'étaient pas suffisamment détaillés pour permettre la vérification des calculs, la DER a demandé à l'initiateur les informations supplémentaires mentionnées ci-après, afin qu'elle puisse valider et vérifier l'exercice de quantification :

g. Les études/analyses, notes techniques, tableurs, et autres documents utilisés pour les calculs des émissions de GES, tels que :
   - La note technique « GP-04 Estimation de la quantité de carburant et du nombre d'heures d'utilisation des équipements de construction requis pour la construction du pont de l'Île-aux-Tourtes réalisée en juillet 2020 par PIAT afin de pouvoir compléter l'analyse des impacts des émissions de GES »;
   - La note technique « GP-07 Estimation de la quantité de carburant et du nombre d'heures d'utilisation des équipements de construction requis pour la construction de la passerelle de Breslay, en complément à la NT-GP-04 en décembre 2020 »;
   - Le rapport de PIAT (PIAT, 2020), selon différentes hypothèses de fournisseurs (Les quantités d'essence et de diesel pour les différentes activités de transport).

h. L'intégration des enjeux entourant les questionnements et préoccupations du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (réf. 4), soit la possibilité d'intégrer un mode de transport collectif sur rail à la structure du pont et l'intégration de la piste polyvalente proposée au réseau cyclable interrégional existant;

i. L'évaluation des émissions liées au carbone noir;

j. L'évaluation des émissions de GES liées à l'étalement urbain et au transfert modal à la liste des sources d'émission de GES potentielles liées au projet, lors de la réalisation de l'exercice de quantification qu'il effectuera dans l'étude d'impact sur l'environnement du projet, ou une justification appuyant la décision de ne pas retenir ces sources d'émission, tel que présenté dans les étapes de la démarche figurant dans le Guide de quantification des émissions de gaz à effet de serre;

k. Un plan des mesures d'atténuation des émissions de GES, en respect des exigences du Guide de quantification des émissions de gaz à effet de serre du MELCC et des politiques internes au MTQ, le cas échéant;

l. Un plan de surveillance des émissions de GES, en respect des exigences du Guide de quantification des émissions de gaz à effet de serre du MELCC.

Pour le point «a» les documents ont été déposés et pour le point «b», l'audience publique initialement prévue n'aura pas lieu.

Pour les points «c, d, e, f, » l'initiateur est revenu avec une série de réponses et d'engagements qui ont été transmis à la DER, le 25 juin 2021.

2. Analyse des réponses aux questions

Tel que mentionné ici haut, à l'étape d'acceptabilité, le 3 juin 2021, une série de questions a été soumise à l'initiateur de projet et celui-ci a fourni des réponses, le 25 juin 2021.

Les questions QC-54 – QC-56 du document « Réponses à la demande d'engagements et d'informations supplémentaires du MELCC du 23 juin 2021 ».

QC-54

Concernant les sources d'émission en période d'exploitation abordée dans la section 8.2.4.2 de l'étude d'impact, les éléments cités ci-dessous ont été exclus dans son estimation. Ainsi, l'initiateur doit soit bonifier les sources potentielles d'émission en y intégrant ces éléments ou justifier pourquoi ils n'ont pas été retenus. L'initiateur doit s'engager à fournir ces informations lors du dépôt des demandes d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE.
***a. l**e carbone noir;*
***b.** les émissions de GES engendrées par le transfert modal des personnes, le flux de circulation, la congestion routière et le transport des marchandises;*
***c.** l'accotement par les autobus (UAB). Le cas échéant, la prise en compte des enjeux entourant le mode de transport collectif sur rail à la structure du pont ainsi que l'intégration du transport actif (ex. : piste cyclable).*
Pour faire l'estimation préliminaire des émissions de GES émises par les activités citées, l'initiateur doit se référer à la section 3.24 du Guide de quantification des émissions de gaz à effet de serre

Analyse de la réponse :

a. L'initiateur a présenté les résultats aux tableaux de l'annexe 1 du document « Réponses à la demande d'engagements et d'informations supplémentaires du MELCC du 23 juin 2021 », soit les émissions estimées de carbone noir, conformément à la méthodologie décrite à la section 3.24 du Guide de quantification des émissions de GES du MELCC.

Concept	Émissions de GES provenant du carbone noir (EGES_CN) liées aux activités d'entretien et réhabilitation additionnelles (t éq. CO_2)	
	Annuelle	Sur 75 ans
mi-nord	22,12	1661,35
nord	22,96	1721,60

Source : Réponses à la demande d'engagements et d'informations supplémentaires du MELCC- 23 juin *2021*

b. L'initiateur mentionne que la méthodologie utilisée tient compte des émissions de GES engendrées par le transfert modal des personnes, dû au REM, au flux de circulation, à la congestion routière et au transport des marchandises. Cependant, les émissions de GES liées aux autobus ne sont toutefois pas évaluées explicitement dans le modèle MOVES-MOTREM de la DMST, mais celles-ci sont toutefois considérées dans les décomptes de camions.

De plus, la croissance prévue du nombre d'autobus n'a pas été considérée en termes d'impact sur les GES. En 2018, le nombre maximum d'autobus sur le PIT, en période de pointe du matin (PPAM), était estimé à 20 autobus, et le même nombre en période de pointe du soir (PPPM). Exo prévoit que ce nombre pourrait atteindre au maximum 36 autobus en PPAM 2036 et 18 en PPPM.

L'initiateur estime que cette augmentation de 16 autobus, en période de pointe du matin, est assez modeste et ne devrait engendrer d'augmentations notables d'émissions de GES. Cependant, le nombre d'autobus augmentera de 80 % (on passe de 20 à 36 autobus).

- La DER demande au promoteur de justifier pourquoi il arrive à la conclusion que l'ajout de 16 autobus générera des augmentations d'émissions de GES négligeables, en référant aux informations présentées et documents déposés, en appui de cette affirmation.

Tel que mentionné par l'initiateur, les données de circulation des autobus, présentées dans le modèle régional de transport routier de la grande région de Montréal, n'incluent pas les déplacements des autobus sur le territoire, mais sont considérées dans les décomptes de camions.

- La DER demande à l'initiateur d'être plus explicite et de présenter les émissions totales de GES séparément, pour ce type de véhicule.

c. L'initiateur mentionne que l'ajout d'une piste polyvalente ne devrait pas créer un transfert modal significatif de l'automobile vers les modes actifs dans l'axe du PIT. Malgré tout, la piste polyvalente contribue à augmenter la connectivité en mode actif dans le secteur du pont, notamment en direction de la station Réseau express métropolitain (REM) de l'Anse-à-l'Orme, ainsi qu'à améliorer l'offre récréative du secteur.

- La DER demande à l'initiateur de justifier davantage pourquoi il est mentionné que la piste polyvalente ne devrait pas créer de transfert modal significatif de l'auto vers les modes actifs.
- La DER note que les émissions de GES liées à l'étalement urbain n'ont pas été quantifiées et demande à l'initiateur de calculer ces émissions ou de justifier leur exclusion.
- L'initiateur doit également faire ressortir davantage les réductions ou évitements d'émissions de GES liées au transfert modal, plus spécifiquement en lien avec l'ajout d'une UAB permettant aux autobus d'utiliser l'accotement en situation de conditions routières difficiles sur le pont, transport actif notamment, ou justifier leur exclusion.

QC-55

Dans l'étude de WSP présenté à l'annexe 8.1 de l'étude d'impact, on mentionne que trois scénarios ont été évalués afin d'apprécier les impacts de la circulation routière pendant la phase opérationnelle dans le secteur d'étude, dont le scénario futur avec projet (2036) et sans le projet (2036). Or, il n'apparaît pas clairement dans cette étude qu'elle est la justification du choix de l'horizon 2036. Ainsi, l'initiateur doit expliquer l'origine de ce choix, le justifier et s'engager à fournir ces informations lors du dépôt des demandes d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE.

L'initiateur mentionne que le modèle de simulation routière utilisé, MOTREM13, qui est basé principalement sur l'enquête origine-destination de Montréal, en 2013, intègre la demande prévisionnelle aux horizons 2021, 2026, 2031 et 2036, soit une projection jusqu'à environ 25 ans. Il s'agit du modèle le plus récent qui est disponible. L'année 2036 est utilisée pour obtenir un portrait de la circulation, à long terme, avec considération des impacts des autres projets qui seraient complétés d'ici là.

Analyse de la réponse :

La réponse de l'initiateur est jugée acceptable, compte tenu du fait que les prévisions des données de circulation régionale ne vont pas plus loin que l'horizon 2036.

QC-56

Dans le chapitre 8, l'initiateur a présenté certaines mesures d'atténuation type qui seront mises en place pouvant potentiellement réduire les émissions de GES. Toutefois, le MELCC considère nécessaire que l'initiateur présente, par phase du projet, les mesures visant spécifiquement à réduire les émissions de GES estimées. Ces mesures peuvent être tant de types physiques, organisationnels ou comportementaux. L'initiateur doit s'engager à présenter ces informations lors du dépôt des demandes d'autorisation ministérielle en vertu de l'article 22 de la LQE.

Analyse de la réponse **:**

L'initiateur réitère son engagement à présenter des mesures d'atténuation des émissions de GES par phase du projet, et un plan de surveillance des émissions des GES, lors du dépôt des demandes d'autorisations ministérielles, en vertu de l'article 22 de la LQE.

Conclusion et recommandations

La DER considère que le projet est acceptable et constate que l'initiateur s'est déjà engagé à déposer le Plan des mesures d'atténuation des émissions de GES par phase du projet et un Plan de surveillance des émissions des GES lors du dépôt des demandes d'autorisations ministérielles en vertu de l'article 22 de la LQE. Cependant, la DER recommande que l'initiateur réponde aux questions aux points « **b et c »de QC-54** au même moment du dépôt.

Signature(s)			
Nom	**Titre**	**Signature**	**Date**
Georgina Rodriguez	Ingénieure for.		2021-07-12
Annie Roy	Ingénieure		2021-07-12
Carl Dufour	Directeur de la DER		2021-07-12
Clause(s) particulière(s) :			