

Le 16 juin 2021

Madame Mélanie St-Cyr,
Directrice
Direction des grands projets du pont de l'Île-aux-Tourtes et
de l'échangeur Saint-Pierre
Ministère des Transports
1017, boulevard Saint-Jean-Baptiste, bureau 101
Mercier (Québec) J6R 1C1

**Objet : Analyse environnementale – Demande d'engagements et
d'informations complémentaires dans le cadre du projet de
reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes sur les territoires de la
municipalité de village de Senneville et de la ville de Vaudreuil-Dorion
(Dossier 3220-02-001)**

Madame la directrice,

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur
l'environnement du projet cité en objet, l'analyse de l'acceptabilité environnementale
est présentement réalisée par la Direction de l'évaluation environnementale des
projets hydriques, en collaboration avec les unités administratives concernées du
ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
(MELCC) ainsi que de certains autres ministères. Afin de compléter l'analyse
environnementale du projet, des engagements et des précisions complémentaires
sont nécessaires. À cet effet, vous trouverez ci-joint, le document colligeant
l'ensemble des informations demandées.

Afin de s'assurer du respect de l'échéancier visé, nous vous prions de répondre aux
questions du document au plus tard le 25 juin 2021.

En vertu des articles 118.5.0.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement
(chapitre Q-2) et 18 du Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur
l'environnement de certains projets, ces renseignements seront publiés au Registre
des évaluations environnementales du ministère.

Pour toute question, vous pouvez rejoindre M. Jean-Pascal Fortin à l'adresse courriel
suivante : jean-pascal.fortin@environnement.gouv.qc.ca.

Je vous prie de recevoir, Madame, mes meilleures salutations.

La directrice
DocuSigned by:

Isabelle Nault

3970B360C90E4BC...
ISABELLE NAULT

p. j.

Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : 418 521-3933
Télécopieur : 418 644-8222
Internet : www.environnement.gouv.qc.ca

Projet de reconstruction du pont de l'île-aux-Tourtes 3220-02-001

Questions/demandes d'engagements

Zone agricole

QC-1 La documentation fait complètement abstraction du fait que l'aliénation et l'acquisition d'une parcelle située en zone agricole permanente seront assujetties à une décision de la Commission de protection du territoire agricole (CPTAQ). La section 2.2.3 devra préciser cet élément et élaborer sur les démarches en cours le cas échéant, car si l'empiètement en zone agricole est essentiel au projet, une décision de la CPTAQ est nécessaire avant que le gouvernement puisse prendre sa décision quant à la réalisation du projet conformément à la Loi sur la protection du territoire et de ses activités agricoles. Notons qu'une période de 30 jours suivant la décision est prévue durant laquelle cette dernière pourrait être contestée.

QC-2 L'étude environnementale ne fournit pas d'informations sur l'ampleur de l'empiètement en zone agricole ni sur son caractère essentiel, ce qui ne permet pas d'en apprécier l'impact et d'en évaluer l'acceptabilité. L'étude mentionne par contre que le site visé en zone agricole n'est pas en culture. Il y aurait également lieu de pouvoir mieux cerner les différences de superficies zonées agricoles qui seront affectées étant donné que la section 12.1 indique que la variante concept nord aura un impact plus grand sur la zone agricole.

Ainsi, afin de pouvoir juger de l'impact de l'empiètement agricole dans ce milieu, la section 4.4.4.2 (potentiel agricole) devrait minimalement indiquer la superficie de la zone agricole et donner un aperçu des activités agricoles qui s'y déroulent (ex. nombre d'entreprises). De plus, à la section 7.3.11, l'initiateur devra qualifier l'impact sur l'entreprise qui verra sa superficie amputée par le projet.

Forêts

QC-3 Concernant l'enjeu no.4 « Maintien des écosystèmes terrestres de valeur dans le secteur », il est indiqué au tableau 8.1 du résumé de l'étude d'impact sur l'environnement, "qu'un effort soutenu pour la remise en état et la compensation doit donc être consentie afin de répondre adéquatement à l'enjeu".

- a) Les mesures pour le milieu forestier ne semblent pas définies. L'initiateur devra préciser les mesures de compensation prévue à cet effet.
- b) L'initiateur doit s'engager à respecter les points suivants concernant le reboisement :
 - i) Compenser les pertes forestières avec des plantations de superficies équivalentes à celles perdues. Cependant, ce ratio sera augmenté à 1 pour 2 pour les pertes encourues dans une forêt à haute valeur écologique comme l'écosystème forestier exceptionnel de l'île-aux-Tourtes.
 - ii) Restreindre le plus possible l'empiètement dans l'écosystème forestier exceptionnel de l'île-aux-Tourtes afin d'y limiter les pertes de superficies forestières.

- iii) Produire son plan de compensation en priorisant le reboisement dans la même MRC que celle dans laquelle les pertes sont encourues ;
- iv) 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);

QC-4 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.

- a) Préciser le pourcentage de boisement dans les municipalités du projet.

QC-5 Les enjeux suivants ne semblent pas avoir été identifiés. L'initiateur doit démontrer que ces enjeux sont pris en compte dans le projet et présenter des mesures d'atténuation le cas échéant.

- a) La préservation des forêts exceptionnelles de l'île-aux-Tourtes ;
(Voir l'avis du MFFP sur les EFE et les essences en raréfaction.)
- b) Perte de superficies forestières dans un contexte de faible boisement;

Faune

Présentation des enjeux

QC-6 L'identification des enjeux tableau 4-1 du résumé de l'étude d'impact et l'identification des enjeux présentés dans la section 7 du rapport principal diffère. Dans le document de résumé, les objectifs recherchés pour l'enjeu 5, relativement à la protection de la faune aquatique, ne sont centrés que sur la qualité de l'eau. Or, le projet a des impacts importants sur la structure des habitats (substrat, végétation, piles, remblais) et possiblement sur les populations. Différents aspects (empreinte, aménagement, compensation) du projet ciblent ces éléments et devraient être intégrés sur un objectif clair au niveau de la protection et l'amélioration de ces habitats. L'initiateur doit préciser cet aspect de l'identification des enjeux du projet.

QC-7 Le même tableau à l'enjeu 7 relatif à la faune terrestre présente des objectifs uniquement de minimisation des impacts. La séquence éviter-minimiser-compenser devra être appliquée sur certains des impacts liés à ce type de faune/habitat. L'initiateur doit préciser comment cette séquence sera appliquée pour cet enjeu.

Enjeu 4. Maintien des écosystèmes terrestres

Aménagements paysagers

QC-8 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. L'initiateur doit s'engager à prendre en compte cet objectif lors de la conception de ces aménagements et s'assurer de la clarté de l'énoncé dans le devis technique.

Habitat terrestre des tortues

QC-9 Les tortues et plus particulièrement la tortue géographique constituent une importante composante valorisée de l'environnement naturel du projet. Les tortues sont essentiellement considérées dans les aspects et enjeux aquatiques du projet. Les sites de pontes sont une composante très limitante dans l'habitat des tortues, mais se retrouvent sur milieu terrestre. La conservation des habitats terrestres et l'organisation du chantier devront tenir compte de cette composante. Trois sites de pontes pourraient être affectés par le projet, à cet effet, l'initiateur doit s'engager à respecter les mesures énoncées ci-dessous pour chacun des sites de ponte de tortues possiblement affectés par le projet.

- a) Au bout de la rue Breslay : le MTQ devra s'engager à aménager un site alternatif avant le début des travaux afin d'offrir une alternative aux tortues. Le MFFP est d'avis que le site retenu devra se situer davantage au sud du site actuel, soit dans le talus sud tout juste à l'est du pont de l'île Thomas ou près des rives, dans l'espace ouvert au sud de l'autoroute, tout juste à l'ouest du pont de l'île Thomas. Ces deux sites offriraient les meilleures conditions de succès pour cet aménagement.
- b) Dans le talus de la jetée permanente d'accès à l'île Girwood : Ce site ne devrait pas être directement touché par les travaux de construction, mais son utilisation pourrait être dérangée. La réparation (recharge) du site aménagé au sud de l'île Girwood devra être faite avant le début des travaux afin d'offrir un site alternatif aux tortues.
- c) Extrémité Ouest de l'île Girwood : le site pourrait être affecté par la mise en place d'aires de chantier ou de rampe d'accès à l'eau. Toutefois d'autres options existent, ainsi ce site pourrait être évité. Selon l'équipe d'analyse, le site pourrait être utilisé par les tortues malgré la présence du chantier. L'initiateur doit donc éviter et protéger l'environnement immédiat du site de ponte et garantir un accès pour les femelles qui connaissent et utilisent ce site. Le chantier devra être organisé pour assurer les

fonctions pour ce site. Dans le cas où cela ne peut être respecté, l'initiateur devra le justifier et proposer une alternative.

Passages fauniques

QC-10 Le MTQ a proposé l'intégration de passages fauniques au sein du projet. Trois sites sont potentiellement visés pour l'aménagement de ces passages :

- a) Le ponceau du cours d'eau CE06-CE01 au niveau de l'écoterritoire de Senneville.
- b) La réouverture du passage aquatique permanent entre l'île Girwood Senneville par le remplacement de la structure « routière » actuelle par une structure mieux adaptée et l'aménagement du littoral.
- c) Un passage sur l'île aux Tourtes entre les boisés au nord et les baies peu profondes au sud de l'autoroute via les structures de drainage.

Le MELCC est en accord avec ces propositions. Toutefois, le MTQ doit s'engager à impliquer le MFFP lors de la conception de ces passages afin d'assurer l'intégration de l'ensemble des besoins fauniques pour chacun d'eux.

Enjeu 5 Préservation des MHH et faune aquatique

Impact des composantes du projet

QC-11 Le projet prévoit maintenir un corridor pour un futur mode de transport collectif sur rail au sud du pont actuel. Bien que le présent projet ne comprenne pas l'analyse des impacts sur ce corridor, 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 justifiable cet empiètement. À titre informatif, l'initiateur devrait voir dès maintenant aux alternatives possibles, comme par exemple, le transfert du corridor vers le centre de l'autoroute.

QC-12 Le projet prévoit le traitement des eaux pluviales des futures infrastructures. Le taux d'enlèvement des MES n'est toutefois pas déterminé. L'étude d'impact brosse un portrait assez complet des milieux récepteurs qui permettrait de déterminer, au moins pour les facteurs de sensibilité faunique, le taux d'enlèvement nécessaire pour les différents points de rejet. Le MTQ devra présenter les points de rejets projetés en lien avec l'évaluation de leur sensibilité. La qualité des eaux de surface représentant un enjeu pour ce projet.

QC-13 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 fonction des caractéristiques du milieu, les impacts à considérer ne se limitent pas à la construction, mais également aux entretiens futurs qui devront être faits sur les piles construites et la structure du pont.

Des solutions alternatives aux jetées de pierre ne permettraient pas nécessairement de réduire les impacts ou ne seraient possiblement pas réalisables. En revanche, l'exercice d'évitement et de minimisation des impacts doit être considéré également dans la conception de cette section du pont. Le milieu aquatique fragile entre Senneville et l'île Girwood a une largeur approximative de 100 à 120m. Bien qu'une telle portée pour une seule travée puisse être grande, des portées de 75 à 80m sont souvent possibles. La maximisation de la portée des poutres pourrait donc permettre de positionner les piles le plus près des rives possibles pour minimiser la longueur des jetées à utiliser et ainsi éviter la mise en place d'une jetée sur l'ensemble de la largeur du milieu aquatique à cet endroit. Le MTQ doit préciser quelle optimisation au niveau de la conception sera faite et quelles contraintes au niveau du devis du projet seront établies pour assurer une conception minimisant les impacts pour ce tronçon.

Habitats aquatiques

QC-14 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). L'équipe d'analyse considère que les cours d'eau CE07 ainsi que CE06-CE01 et CE04-CE08 devraient être considérés comme des habitats du poisson. Des pêches ne présenteraient qu'une image ponctuelle et ne pourraient pas représenter l'utilisation réelle par le poisson sur une année complète. L'initiateur doit s'engager à compiler ces pertes d'habitat comme perte et les compensées à même les projets de compensation prévus pour les pertes au niveau du lac des Deux-Montagnes.

QC-15 L'initiateur doit s'engager à fournir les fichiers SHP suivant la caractérisation des herbiers du groupe DDM.

Enjeu 6 Faune aviaire

QC-16 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. Comme cette méthode ne s'avère généralement pas efficace pour éviter les mortalités, l'initiateur doit donc s'engager à respecter les dates de restrictions. Si ce n'est pas possible, proposer des méthodes alternatives à celle proposée et justifier.

Enjeu 7 Faune terrestre

QC-17 Selon notre compréhension, les zones identifiées comme des pertes d'habitat terrestre au sud de l'autoroute serviront à l'aménagement des noues végétalisées et des systèmes de traitement des eaux pluviales. Ces superficies pourraient être aménagées de manière à demeurer des habitats fonctionnels pour la faune du secteur et il serait ainsi possible d'atténuer les impacts et d'éviter des pertes complètes au niveau de ces habitats. L'initiateur doit s'engager à consulter le MFFP au niveau de la conception de ces aires de noues végétalisées afin d'optimiser les fonctions fauniques de ces infrastructures.

Variantes du projet (section 5)

QC-18 Selon notre compréhension, les semelles au fil de l'eau ont une fonction, en construction, de plateforme de travail et, en exploitation, une contribution à la mise en valeur architecturale du pont. Les semelles posent toutefois un enjeu au niveau des piles qui seront construites à l'intérieur des jetées temporaires, notamment parce que l'enrochement de la jetée sous la semelle ne pourra possiblement pas être retiré. Considérant ces impacts supplémentaires dans des milieux peu profonds (généralement des milieux aquatiques plus productifs), l'initiateur doit préciser et justifier comment il est envisageable d'éliminer les semelles au fil de l'eau dans ces sections et d'utiliser les piles forées jusqu'au chevêtre afin de minimiser les superficies d'empiètement permanent dans l'habitat du poisson.

Paysage et intégration architecturale

QC-19 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 architectural demeure, à cette étape du projet, mal défini. 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 conséquence pour les oiseaux et les chauves-souris. L'initiateur doit s'engager à préciser, dans son projet de référence ou devis techniques, les balises et orientations en lien avec ses intentions d'illumination architecturale du futur pont en tenant compte des impacts sur la faune volante.

Phase de démolition

QC-20 Que ce soit dans le résumé et le rapport complet d'étude d'impact, il y a une erreur dans la description des piles à démolir. Selon les parties du texte il y a 5 ou 8 piles entre 4 et 6 m et à plus de 6m de profondeur. L'initiateur doit préciser la situation réelle.

QC-21 Afin de réduire les impacts des vestiges du pont, il est important, autant que possible, de permettre le rétablissement d'un substrat naturel au site des piles arasées. Le MTQ propose deux avenues possibles pour 6 des 8 piles situées entre 4 et 6m de profondeur. Les deux avenues pourraient être convenables et appliquées au cas par cas. L'initiateur doit s'engager à intégrer les alternatives suivantes au devis du projet :

- a) Recréer un substrat artificiel par-dessus les vestiges par l'ajout d'enrochement naturel et hétérogène pour diversifier l'habitat du poisson présent.

- b) Araser les piles entre 10 et 30cm sous le lit du lac.

Mesures d'atténuation et compensation

Accès et installation du chantier

QC-22 Plusieurs aires temporaires d'installation pour le chantier sont identifiées. Toutes ces aires ne présentent pas toutes 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. L'initiateur doit s'engager à ajouter au devis technique des clauses (mesures d'atténuation) visant à :

- a) Minimiser l'utilisation des aires de chantier disponibles
- b) Prioriser l'utilisation des aires de chantier déjà perturbées ou les aires qui seront utilisées par les futures/anciennes infrastructures

Compensation

QC-23 L'annexe 8-2 présente la première étape de recherche et de priorisation des projets de compensation pour l'habitat du poisson. Bien que le projet ne soit pas priorisé, nous souhaitons faire un rappel concernant le projet des récifs du lac Saint-François. Un projet visant l'immersion de structures anthropiques telles que des bateaux n'est pas souhaitables, par contre l'immersion de matériaux naturels comme des pierres et du bois qui pourraient mieux s'intégrer au milieu naturel.

Choix du concept final

QC-24 Le MTQ favorise le tracé nord par rapport au tracé mi-nord notamment pour des questions de coûts. La variante nord présente toutefois des impacts sur la faune, les habitats et les milieux naturels plus importants et ce à long terme. Ces éléments ne semblent pas considérés. De plus, les coûts reliés aux projets de compensation, qui seront théoriquement plus élevés pour le concept nord, ne semblent pas 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 environnementaux tels que l'empiètement dans les milieux humides et hydriques et les habitats sensibles, l'initiateur doit fournir une justification plus étoffée sur le choix du concept nord.

Paysage

QC-25 Une étude de paysage a été réalisée dans le cadre de l'étude d'opportunité produite par le MTQ en 2014, mais semble absente du présent dossier. Le MTQ doit déposer cette étude afin de compléter l'information déjà déposée.

Cartographie

QC-26 Plusieurs cartes dans l'étude d'impact ne montrent pas l'empreinte des travaux. L'initiateur doit fournir une mise à jour des cartes suivantes en y intégrant l'empreinte des travaux (zones d'empiètements).

- a. Carte 4-7 des habitats aquatiques;
- b. Figures 2, 3 et 4 de l'annexe 4-5 Milieux humides et hydriques dans la zone d'étude.

Oiseaux migrants

Le promoteur affirme à la page 8-65 de l'étude d'impact que les oiseaux fréquentant le secteur pourraient être dérangés par le bruit et par les activités de chantier, surtout lors de la période de nidification qui s'étend de la mi-avril à la mi-août. Il indique que le bruit et le va-et-vient lors des travaux occasionnés par les camions, la machinerie et les divers équipements provoqueront des perturbations aux couples nicheurs présents dans la zone des travaux et en périphérie.

C'est le cas notamment de la colonie d'Hirondelles à front blanc qui est présente et niche sur la structure du pont. Afin de prévenir les effets néfastes sur cette espèce, le promoteur propose les mesures d'atténuation suivantes :

- Respecter un périmètre de protection (20 m) lors de la période de nidification des hirondelles (1er mai au 1er septembre) durant les travaux de construction du nouveau pont;
- Prévoir des aménagements sur la nouvelle structure pour accueillir la population qui niche sur le pont à déconstruire;

- Avant la déconstruction du pont actuel, prévoir des mesures d'exclusion pour éviter que les hirondelles nichent sur la structure à déconstruire.

QC-27 L'initiateur doit démontrer qu'un périmètre de protection (20 m) serait une mesure efficace pour prévenir les effets néfastes sur la nidification de l'espèce compte tenu de l'importance du dérangement anthropique appréhendé lors de la période de nidification des hirondelles durant les travaux de construction du nouveau pont.

QC-28 L'initiateur doit démontrer que des structures de nidification seront disponibles pendant toutes les phases du projet et évaluer la pertinence de mettre en place des structures d'accueil alternatives afin de s'assurer de la disponibilité de structures de nidification exemptes de dérangement anthropique significatif pendant toutes les phases du projet.

QC-29 L'initiateur doit décrire les aménagements qu'il s'engage à mettre en place sur la nouvelle structure qui favorisera la nidification des Hirondelles à front blanc ainsi que sur les mesures d'exclusion qui seront mises en œuvre pour éviter que les hirondelles nichent sur la structure à déconstruire.

QC-30 Le refuge d'oiseaux migrateurs (ROM) de Senneville est présent dans l'aire du projet. Les impacts du projet sur le ROM n'ont pas été évalués dans le cadre de l'évaluation environnementale. Ainsi, à la lecture des documents consultés, il n'est pas clair si le projet de reconstruction du pont de l'Île-aux-Tourtes empiète à l'intérieur du ROM. L'initiateur doit préciser cet empiètement et expliquer comment il a appliqué la séquence « éviter-minimiser-compenser » afin de choisir l'emplacement des composantes du projet de manière à limiter les pertes permanentes d'habitat dans cette aire protégée.

Espèces en péril

Selon les bases de données consultées par ECCC, les espèces suivantes inscrites à l'annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril (LEP) pourraient se retrouver dans un rayon de 8 km autour de la zone d'étude restreinte, mais elles n'ont pas été considérées dans l'étude d'impact par le promoteur comme espèce pouvant potentiellement être présente dans la zone d'étude restreinte :

- Liparis à feuille de lis (menacée)
- Carex faux-lupulina (en voie de disparition)
- Ginseng à cinq folioles (en voie de disparition)
- Aster à rameaux étalés (menacée)
- Monarque (préoccupante)
- Paruline azurée (en voie de disparition)
- Chauve-souris nordique (en voie de disparition)

De plus, l'habitat essentiel des espèces suivantes inscrites à l'annexe 1 de la LEP recoupe la zone de 8 km de rayon autour de la zone d'étude restreinte :

- Liparis à feuilles de lis
- Rainette faux-grillon de l'Ouest
- Aster à rameaux étalés
- Ginseng à cinq folioles
- Pic à tête rouge
- Petit blongios
- Carex faux- lupulina

QC-31 L'initiateur doit évaluer le potentiel de retrouver ces espèces dans la zone d'étude restreinte et, le cas échéant, évaluer les impacts du projet sur ces dernières si le potentiel qu'elles s'y retrouvent est évalué à moyen ou élevé.

Espèces menacées, vulnérables et susceptibles de l'être

QC-32 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). L'initiateur doit préciser les impacts réels associés aux deux concepts sur les milieux naturels d'intérêt et plus spécifiquement sur la destruction d'espèces désignées menacées, vulnérables et susceptibles de l'être en vertu de la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables (LEMV).

QC-33 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. À cet effet, il est recommandé de mettre en place les mesures nécessaires pour limiter les impacts. Ainsi, l'initiateur doit s'engager à procéder à la relocalisation et/ou à la plantation des spécimens affectés dans des habitats propices afin de maintenir les effectifs de ces espèces.

QC-34 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. L'initiateur doit préciser les impacts potentiels des modifications de régime d'écoulement naturel des eaux sur les groupements végétaux d'intérêt et préciser les mesures d'atténuation qu'il prévoit mettre en place, le cas échéant.

Milieux humides et hydriques

QC-35 Le tableau 6-6 de l'étude d'impact (section 6.4.2.1) indique que les empiètements dans le littoral et les rives des petits cours d'eau intérieurs n'ont pas été comptabilisés. L'initiateur doit indiquer si ces empiètements l'ont été. Le cas échéant, il doit fournir l'ensemble des informations qui y sont liées. Dans le cas contraire, les cours d'eau intérieurs, qu'ils constituent ou non un habitat du poisson, leurs pertes, ainsi que la perte de leurs rives, doivent être comptabilisées et compensées. L'initiateur doit s'engager à déposer le bilan de

ces pertes au moment du dépôt de la demande d'autorisation ministérielle en vertu de l'article 2 de la LQE, comportant des travaux sur ces milieux et à les compenser.

QC-36 Sur les cartes 6-1 et 6-2 de l'étude d'impact, la perte permanente de milieux sensibles illustrée sur l'île-aux-Tourtes et l'île Girwood est identique dans les 2 concepts (mi-nord et nord). Les deux concepts étant différents, l'initiateur doit en exposer l'explication. Dans le cas où la perte permanente était différente d'un concept à l'autre, l'initiateur doit en fournir le bilan et redéposer les cartes 6-1 et 6-2 mises à jour.

QC-37 L'empiètement exposé dans les tableaux 8-6 et 8-7 de l'étude d'impact diffère 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). L'initiateur doit expliquer et détailler cette différence.

QC-38 Considérant l'empiètement significatif occasionné par la mise en place des noues, l'initiateur doit détailler et considérer un tracé alternatif des noues ou des méthodes alternatives de traitement des eaux qui permettraient d'atteindre le même objectif d'enlèvement de MES.

Offre en transport collectif

QC-39 L'initiateur indique dans l'étude d'impact que l'efficacité de la voie réservée est dépendante de sa poursuite à l'extérieur du pont. Cependant, cela s'avère aussi exact pour l'utilisation de l'accotement pour les autobus (UAB). Il a été mentionné 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. L'aménagement de mesures pour le transport collectif sur le pont doit se faire dans le cadre d'une réflexion régionale, étant donné que cet axe de circulation revêt une grande importance pour la circulation régionale.

Dans cette optique, l'initiateur doit préciser s'il compte poursuivre l'usage de l'UAB à l'extérieur des limites du pont afin de faciliter la circulation des autobus ou proposer d'autres mesures afin de faciliter l'accès du transport en commun au pont, autant du côté est que ouest, en phase d'exploitation.

QC-40 Au sujet du transfert modal, l'initiateur se réfère à l'étude d'EXO 2019 pour souligner le faible transfert modal associé à l'implantation du REM. Toutefois, aucune étude du transfert modal ne semble avoir été considérée avec l'implantation d'une voie réservée sur le pont et à l'extérieur de celui-ci.

L'initiateur doit fournir cette étude, s'il en existe une sur le sujet, ou encore faire une démonstration de sa réflexion concernant le transfert modal dans le cadre de l'implantation d'une voie réservée sur le pont et à l'extérieur de celui-ci. Un comparatif doit être réalisé entre cette variante et la variante préconisée par l'initiateur, soit la mise en place de l'UAB à l'intérieur des limites du pont.

QC-41 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. Aucune étude ne semble avoir été réalisée pour évaluer les bénéfices potentiels de cette connexion.

L'initiateur doit fournir cette étude, s'il en existe une sur le sujet, ou encore faire une démonstration de sa réflexion concernant la possibilité de 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.

Offre en transport actif

QC-42 Il est mentionné dans l'étude d'impact que le pont est régulièrement soumis à des conditions climatiques particulières (averses, vents, brume, neige) qui affectent la visibilité. L'initiateur doit préciser comment sera assurée et gérée la sécurité des usagers de la piste polyvalente en fonction des conditions climatiques particulières. Il doit spécifier si la piste polyvalente sera interdite aux piétons et cyclistes lors de certaines conditions météorologiques. Dans un tel cas, il doit expliquer quels moyens seront utilisés pour limiter l'accès à la piste et de quelles manières seront prévenus les usagers.

QC-43 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.

L'initiateur doit préciser de quelle façon le raccordement sécuritaire de la voie multifonctionnelle au réseau existant sera effectué à chaque extrémité du pont. Il serait essentiel 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 à la suite d'une collision avec un véhicule motorisé.

Impact de la capacité routière

QC-44 Il est prévu que le nombre de voies de circulation sur le pont demeure à 6 voies (3 voies dans chacune des directions), mais que l'utilisation de l'accotement de droite pour le passage des autobus serait permise. Le ministère de la Santé et des Services sociaux constate donc qu'une augmentation de la capacité routière aura lieu sur le futur pont de l'Île-aux-Tourtes. 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. L'initiateur doit préciser pourquoi il 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.

QC-45 Le projet prévoit que le nombre de voies de circulation pour les véhicules motorisés sera maintenu à sa capacité actuelle, voire augmentée à 4 voies dans chacune des directions avec l'utilisation des accotements de droite pour les autobus. 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 de reconstruction du pont. Ainsi, un impact non significatif est anticipé sur la qualité de l'air. Cette équivalence 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 doivent être fournies par l'initiateur afin d'être en mesure d'évaluer son engagement à réduire les impacts sur la santé, dont ceux associés aux GES. Spécifiquement, l'initiateur doit décrire par quel mécanisme le présent projet pourrait réduire les niveaux de GES actuel alors qu'une augmentation de la capacité routière est anticipée.

Gestion des plaintes et des nuisances

QC-46 Dans le Programme de suivi environnemental, en ce qui concerne les nuisances (bruit, poussière, lumière, vibration), il est mentionné à la section 11.2.4 de l'étude d'impact que les citoyens puissent communiquer toute problématique par le biais de comités de bon voisinage ou 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 exemple par téléphone ou par courriel. Cela permettrait d'assurer une prise en charge et un traitement rapide des plaintes. 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. L'initiateur doit s'engager à mettre en place un système de gestion intégré des plaintes qui devra être opérationnel autant en phase de construction que d'exploitation pour l'ensemble des nuisances pouvant être subies par le voisinage. Il doit également fournir la description de ce système lors du dépôt de la première demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE et y inclure, notamment, la tenue d'un registre des plaintes.

QC-47 L'initiateur doit s'engager à élaborer et à assurer la mise en application d'un plan de communication effectif à partir du début des travaux afin de permettre aux riverains et aux usagers concernés d'être informés sur le projet visé, et ce, jusqu'à la fin des travaux de construction. Le plan de communication doit être réalisé en collaboration avec les villes concernées afin que ce dernier soit adapté aux particularités propres au milieu d'accueil. L'initiateur doit s'engager à déposer le plan de communication au moment de la première demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE.

QC-48 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 comme courte. Il est mentionné à la page 8-24 de l'étude d'impact que « La durée sera courte, car principalement ressentie durant certaines activités associées à la construction des nouvelles infrastructures ou à la déconstruction du pont existant ». L'initiateur doit 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. L'initiateur doit fournir des précisions à cet égard.

QC-49 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 55 dBA. La mesure d'atténuation sonore recommandée dans l'étude d'impact est la mise en place d'une bande boisée.

L'initiateur doit préciser le temps qui sera nécessaire à cette bande boisée pour qu'elle devienne efficace et comment il compte s'assurer de l'efficacité de cette mesure. L'initiateur doit également indiquer la réduction du niveau sonore qui est attendue par la mise en place de cette mesure.

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 : Chaque tronçon du projet est jugé acceptable s'il ne présente qu'un impact faible ou nul du LAeq_{24h} de la Grille d'évaluation de l'impact sonore de la *Politique sur le bruit routier* du MTQ pour le bruit routier. Toutefois, d'autres méthodes d'évaluation des impacts pourraient être recevables, sur approbation préalable du MELCC.
2. Critère d'impact maximal : Chaque tronçon du projet est jugé acceptable :
 - s'il présente des niveaux acoustiques L_{den} et L_{night}, inférieurs aux *Lignes directrices de l'Organisation mondiale de la santé*¹, soient les critères de 53 dB L_{den} et de 45 dB L_{night} pour les niveaux sonores produits par le trafic routier (bruit particulier) ou
 - s'il présente un niveau acoustique particulier qui ne fait pas augmenter le niveau acoustique ambiant initial, pour les mêmes indicateurs statistiques.

Le MELCC considère que si le niveau de bruit particulier atteint ces critères, une augmentation de ce niveau de bruit est acceptable conditionnellement à la mise en place de mesures d'atténuation assurant la réduction du niveau acoustique ambiant initial ou le retrait des récepteurs sensibles (acquisition des résidences), et ce, afin de respecter ces critères. Advenant une impossibilité d'atteindre ces critères pour l'ensemble des récepteurs précédemment mentionnés et afin de protéger l'usage sensible « sommeil », des mesures d'atténuation particulières, telles que l'isolation acoustique du bâtiment, doivent être mises en place pour les habitations et les établissements publics affectés par les émissions sonores pour viser l'atteinte d'un niveau de bruit (tel qu'aux chambres des hôpitaux et aux chambres à coucher des habitations) comme recommandé par l'OMS² ou le niveau ambiant initial pour les mêmes indicateurs statistiques à l'endroit de cet usage sensible ou justifier pourquoi il ne peut s'y engager, le cas échéant.

Ainsi, l'initiateur doit s'engager à mettre en place des mesures d'atténuation additionnelles (selon la *Recommandation ministérielle provisoire sur l'acceptabilité du bruit émis en phase d'exploitation par les projets de transport routier et ferroviaire*, voir document annexé) à l'endroit de la première résidence située au nord du chemin de Senneville, laquelle présente un impact sonore anticipé de moyen à fort, en accord avec le propriétaire de la résidence, advenant que la bande boisée prévue au projet ne soit pas suffisante pour respecter les critères identifiés ci-dessus. Le tout, 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.

¹ Organisation mondiale de la santé. *Lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement dans la Région européenne*, 2018, [En ligne : <https://www.euro.who.int/fr/publications/abstracts/environmental-noise-guidelines-for-the-european-region-2018>].

² Organisation mondiale de la santé. *WHO guidelines for community noise*, 1999, [En ligne : <http://whqlibdoc.who.int/hq/1999/a68672.pdf>].

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.

QC-52 L'initiateur doit s'engager à respecter les *Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction industriel*³. L'entrepreneur sélectionné devra également se soumettre à cette obligation. Cette dernière devra être incluse aux demandes d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE.

Consultation autochtone

QC-53 Le ministère des Transports doit s'engager à poursuivre les communications entreprises auprès de la communauté mohawk de Kahnawake dans le but de leur présenter les impacts environnementaux du projet, de prendre en compte leurs préoccupations ainsi que de mettre en place des mesures d'atténuation pour y répondre. De plus, l'initiateur doit déposer dès maintenant un bilan faisant état de leur consultation, comment les préoccupations ont été tenues en compte et démontrer qu'il respecte son obligation constitutionnelle de consulter.

GES

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.

- le carbone noir;
- les émissions de GES engendrées par le transfert modal des personnes, le flux de circulation, la congestion routière et le transport des marchandises;
- 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.

³ Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. *Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction industriel*, 27 mars 2015, [En ligne : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/publications/note-instructions/98-01/lignes-directrices-construction.pdf>].

QC-55 Dans l'étude de WSP présentée 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.

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.

Sols contaminés

QC-57 Comme la caractérisation environnementale des sols fournis dans le cadre de l'étude d'impact avait pour objectif de donner un aperçu sommaire de la qualité des sols du terrain au nord du pont actuel de l'Île-aux-Tourtes, l'initiateur doit s'engager à évaluer si des sondages additionnels doivent être réalisés afin de préciser les volumes de sols contaminés au droit du tracé retenu. Le cas échéant, l'initiateur devra fournir une caractérisation environnementale complémentaire des sols et de l'eau souterraine lors au moment du dépôt de la demande d'autorisation ministérielle en vertu de l'article 22 de la LQE, comportant des travaux sur ces milieux.

Gestion des débris de déconstruction

QC-58 La section 6.3 de l'étude d'impact aborde les méthodes de déconstruction du pont actuel qui pourraient être mises en place. Aussi, bien que les impacts des activités de déconstruction sur le milieu récepteur soient décrits, aucune information n'est mentionnée sur la disposition des débris de déconstruction hors site. Comme la structure à déconstruire est imposante et générera une grande quantité de débris à gérer hors site, l'initiateur doit préciser son plan de gestion des débris ainsi que la prise en compte des impacts potentiels, notamment au niveau des GES et les mesures d'atténuation qui seront mis en place.

Jean-Pascal Fortin

Géographe, M. Sc. Eau

Chargé de projet