

Titre du projet : Projet de reconstruction du pont de l'île d'Orléans entre Québec et l'Île-d'Orléans
 Nom de l'initiateur du projet : Ministère des Transports

FORMULAIRE

Avis de projet - PAEEIE

PRÉAMBULE

La sous-section 4 de la section II du chapitre IV du titre I de la [Loi sur la qualité de l'environnement \(LQE\)](#) oblige toute personne ou tout groupe à suivre la [procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement \(PEEIE\)](#) et à obtenir une autorisation du gouvernement, avant d'entreprendre un projet visé par l'annexe I du [Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets \(REEIE\)](#) et situé dans le Québec méridional.

La Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure (LACPI) a été sanctionnée le 11 décembre 2020. Celle-ci prévoit l'application d'une procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PAEEIE) pour les projets visés.

Ainsi, quiconque a l'intention d'entreprendre la réalisation d'un projet d'infrastructure mentionné à l'annexe I de la LACPI et visé à l'article 31.1 de la LQE ainsi qu'à l'article 2 du REEIE, doit déposer un avis écrit au ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques en remplissant le formulaire « Avis de projet – PAEEIE » et en y décrivant la nature générale du projet. Cet avis permet au ministre de s'assurer que le projet est effectivement assujéti à la PAEEIE et, le cas échéant, de préparer une directive spécifique, ciblée sur les enjeux, indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que l'initiateur doit préparer.

Le formulaire « Avis de projet - PAEEIE » permet de décrire les caractéristiques générales du projet. Il doit être rempli d'une façon claire et concise et l'information fournie doit se limiter aux éléments pertinents pour la bonne compréhension du projet, des enjeux appréhendés et de ses impacts. L'avis de projet sera publié dans le Registre des évaluations environnementales prévu à l'article 118.5.0.1 de la LQE.

Sur la base de l'avis de projet et de la directive, toute personne, tout groupe ou municipalité pourra faire part au ministre, lors d'une période de consultation publique de 30 jours, de ses observations sur les enjeux que l'étude d'impact devrait aborder. Le ministre transmettra ensuite à l'initiateur du projet les observations et les enjeux alors soulevés dont la pertinence justifie l'obligation de leur prise en compte dans l'étude d'impact du projet. En vertu de l'article 43 de la LACPI, le ministre transmettra également à l'initiateur les enjeux qu'il a identifiés, incluant les enjeux signifiés par les experts gouvernementaux. Par ailleurs, en vertu respectivement des articles 118.5.0.1 de la LQE et 18 du REEIE, les observations soumises lors de la consultation publique ainsi que les avis produits par tout ministère ou organisme gouvernemental dans le cadre de la PAEEIE seront publiés au Registre des évaluations environnementales.

Le formulaire « Avis de projet - PAEEIE » doit être accompagné du paiement prévu dans le système de tarification des demandes d'autorisations environnementales. Ce paiement doit être fait à l'ordre du **ministre des Finances**. Le détail des tarifs applicables est disponible à l'adresse électronique suivante : (cliquez ensuite sur le lien « Procédure accélérée d'évaluation environnementale, Québec méridional »). Il est à noter que le Ministère ne traitera pas la demande tant que ce paiement n'aura pas été reçu. Deux (2) copies papier et une copie électronique de l'avis de projet doivent être transmises à l'adresse postale suivante :

Ministère de l'Environnement
 et de la Lutte contre les changements climatiques
 Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique
 Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
 675, boul. René-Lévesque Est, boîte 83
 Québec (Québec) G1R 5V7
 Téléphone : 418 521-3933
 Internet : www.environnement.gouv.qc.ca

Veillez noter que si votre projet est soumis à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, prise en vertu de la Loi sur les infrastructures publiques (chapitre I-8.3), l'autorisation d'élaborer le dossier d'affaires de ce projet doit avoir été obtenue du Conseil des ministres avant que le formulaire « Avis de projet - PAEEIE » ne soit déposé.

Enfin, selon la nature du projet et son emplacement, le Ministère pourrait devoir consulter une ou des communautés autochtones au cours de l'évaluation environnementale du projet. L'avis de projet alors déposé par l'initiateur est transmis à une ou des communautés autochtones afin d'amorcer la consultation. L'initiateur du projet sera avisé si son projet fait l'objet d'une consultation auprès des communautés autochtones.

1. IDENTIFICATION ET COORDONNÉES DU DEMANDEUR

1.1 Identification de l'initiateur de projet	
Nom : Gouvernement du Québec - Ministère des Transports (MTQ)	
Adresse municipale : 475, boulevard de l'Atrium, 4e étage	
Adresse postale (si différente de l'adresse municipale) :	
Nom et fonction du ou des signataires autorisés à présenter la demande : Sophie Trudel, Directrice des grands projets de la région métropolitaine de Québec	
Numéro de téléphone : 418 380-2003	Numéro de téléphone (autre) : -
Courrier électronique : Sophie.Trudel@transport.gouv.qc.ca	
1.2 Numéro de l'entreprise	
Numéro d'entreprise du Québec (NEQ) :	
1.3 Résolution du conseil municipal	
Si le demandeur est une municipalité, l'avis de projet contient la résolution du conseil municipal dûment certifiée autorisant le ou les signataires de la demande à la présenter au ministre. Ajoutez une copie de la résolution municipale à l'annexe I.	
Non requis	
1.4 Identification du consultant mandaté par l'initiateur de projet (s'il y a lieu)	
Nom : Stantec	
Adresse municipale : 250-1260 Boulevard Lebourgneuf	
Adresse postale (si différente de l'adresse municipale) :	
Numéro de téléphone : 418 626-1688	Numéro de téléphone (autre) : -
Courrier électronique : Martin.Chevrier@stantec.com	
Description du mandat : Réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement	

2. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

2.1 Titre du projet
<i>Projet de ... (construction/prolongement/élargissement/aménagement/etc.) de ... (pont/route/autoroute/boulevard/transport collectif sur rail/etc.) sur le territoire de ... (municipalité/municipalité régionale de comté/territoire non organisé).</i>
Projet de reconstruction du pont de l'île d'Orléans entre Québec et l'Île-d'Orléans.
2.2 Article d'assujettissement du Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets
<i>Dans le but de vérifier l'assujettissement de votre projet, indiquez, selon vous, à quel(s) article(s) du Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets votre projet est assujéti et expliquez pourquoi (atteinte du seuil, par exemple).</i>
Partie II de l'annexe 1 du Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets (chapitre Q-2, r. 23.1)
2. TRAVAUX DANS DES MILIEUX HUMIDES ET HYDRIQUES
1°Des travaux de dragage, de déblai, de remblai ou de redressement, à quelque fin que ce soit, à l'intérieur de la limite des inondations de récurrence de 2 ans d'une rivière ou d'un lac, sur une distance cumulative égale ou supérieure à 500 m ou sur une superficie cumulative égale ou supérieure à 5 000 m ² , pour une même rivière ou un même lac;

La superficie de travaux est supérieure à 5 000 m² à l'intérieur de la limite des inondations de récurrence de 2 ans.

2.3 Confirmation de l'assujettissement du projet à la Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure

Numéro accordé au projet selon l'annexe I de la Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure.

128 - Reconstruction du pont de l'île-d'Orléans entre Québec et l'Île-d'Orléans

2.4 Date de dépôt prévue de l'étude d'impact

Estimation de la date de dépôt de l'étude d'impact afin de faciliter la planification de certains préalables administratifs.

Octobre 2021

2.5 Description sommaire du projet et des variantes de réalisation

Décrivez sommairement le projet (longueur, largeur, quantité, superficie, etc.) et, pour chacune de ses phases (aménagement, construction et exploitation et, le cas échéant, fermeture), décrivez sommairement les principales caractéristiques de chacune des variantes du projet, les activités, les aménagements et les travaux prévus (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.).

Le projet de reconstruction du pont de l'île d'Orléans est soumis à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique ainsi dans le cadre de sa réalisation, le Ministère des Transports (MTQ) a réalisé différentes études et a recommandé dans son dossier d'opportunité que pour assurer le maintien d'une desserte en transport fonctionnelle entre l'île d'Orléans et la rive nord du fleuve Saint-Laurent, la construction d'un nouveau pont à haubans est l'option à privilégier. En effet, cette option s'avère la moins risquée d'un point de vue technique, en plus de présenter le moins d'impacts potentiels sur les milieux biophysique et humain. Cette option est également celle qui optimisera les investissements publics à long terme.

Le 9 décembre 2015, le dossier d'opportunité du projet de reconstruction et de réfection majeure du pont de l'île d'Orléans, de même que l'option recommandée, soit celle de construire un nouveau pont à haubans pour relier l'Île-d'Orléans à la rive nord du fleuve Saint-Laurent, est autorisé par le Conseil des ministres.

Nouveau pont à haubans

Le nouveau pont à haubans aura une longueur approximative de 2,1 km et sera situé à environ 120 mètres à l'ouest du pont actuel.

Le nouveau tablier comprendra :

- Une voie de circulation par direction et des accotements conformes aux normes du MTQ et qui faciliteront la gestion de la circulation en cas d'intervention sur le pont ;
- Des pistes polyvalentes de part et d'autre du pont.

La largeur totale du tablier proposé est de 22,5 m. (Voir figure ci-dessous)

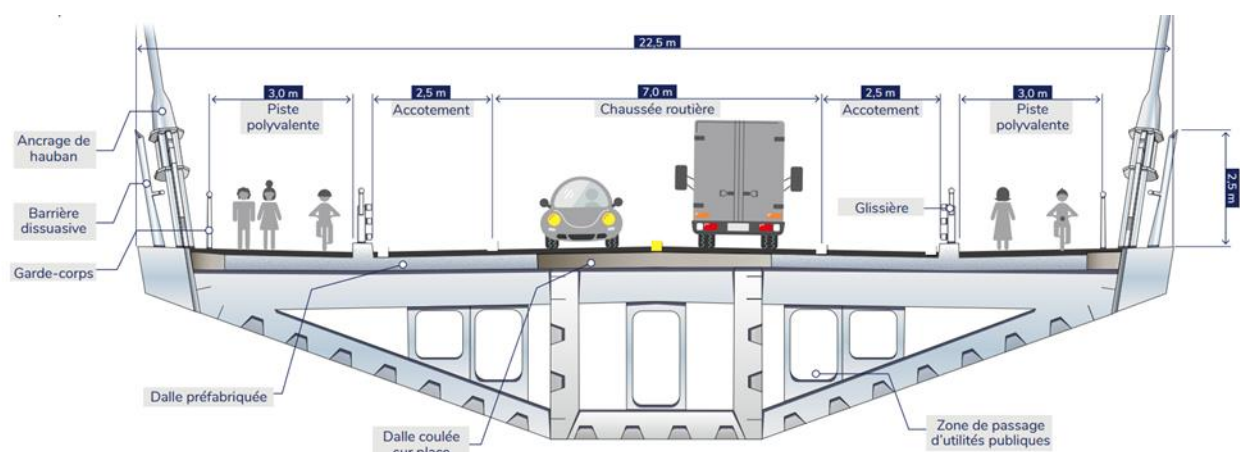


Figure : Tablier proposé

La structure du pont comporte 18 travées continues incluant une travée centrale de 430 m de portée avec un dégagement vertical de 30 m au-dessus du niveau de l'eau. Le choix d'une travée centrale de 430 m permet d'implanter un pylône au nord du chenal de navigation, et le second au sud sans empiètement permanent dans la frayère à baret, un milieu considéré sensible. (Voir l'annexe II)

Géométrie routière

Le projet prévoit, du côté nord, la reconstruction de l'échangeur entre l'autoroute Dufferin-Montmorency, le boulevard Sainte-Anne et le nouveau pont. Du côté sud, la construction d'une nouvelle route raccordant le nouveau pont à la route 368 (côte du Pont) est nécessaire.

Aménagements aux abords du pont proposés :

Sur l'Île-d'Orléans :

- Un raccordement à l'Île-d'Orléans plus confortable et sécuritaire pour l'ensemble des usagers, incluant un carrefour routier repositionné pour une meilleure visibilité;
- Un passage en tunnel pour les usagers actifs sous la route pour relier les pistes polyvalentes;
- Des stationnements facilitant l'entretien du pont.

Sur la Rive-Nord :

- Un nouvel échangeur compact en losange qui réduit les empiètements sur l'étang et le fleuve;
- Des carrefours avec feux sécuritaires et fonctionnels pour les usagers de la route, les piétons et les cyclistes ;
- Un profil de l'A-40 offrant une meilleure visibilité ;
- Un tracé du boulevard Sainte-Anne favorisant une réduction de la vitesse ;
- Des aménagements pour le transport actif afin de relier la route verte, le Parc de la Chute-Montmorency et la traversée du fleuve;
- La mise en valeur des vestiges du pont d'origine et aménagement aux abords du fleuve.

Travaux de construction proposés :

Le MTQ prévoit la réalisation des travaux suivants et selon le cas, des ouvrages temporaires seront requis.

Construction des culées, piles et pylônes (voir l'annexe II)

Pour la construction du pont, des travaux temporaires dans l'eau seront requis. Les fondations en eau profonde pourraient être construites par voie maritime, en utilisant des barges. Les autres piles et culées pourraient être mises en place à partir des jetées temporaires, dans les parties du fleuve où la profondeur d'eau est limitée. La jetée nord pourrait être construite à partir de la rive nord alors que la jetée sud pourrait être construite par voie nautique pour limiter le passage de matériaux sur le pont existant. Ces jetées, une fois en place, permettront de travailler tout l'été et à l'hiver, car les travaux seront réalisés à l'intérieur des jetées et des batardeaux sans relâchement des matières en suspension nuisibles à la vie aquatique.

Des opérations de dragage pourraient être nécessaires dans certaines zones du fleuve pour avoir un tirant d'eau de 3.5 m afin de permettre la circulation régulière des barges lors de la construction du pont.

Pont haubané : Fabrication et lancement de la charpente métallique

La charpente pourrait être fabriquée en usine en segments qui seront probablement amenés séparément jusqu'au site de construction. La charpente pourrait être lancée à partir des deux rives, à l'aide d'un mât d'haubanage et de haubans temporaires.

Raccordements terrestres

Construction des carrefours et des routes sur la terre ferme selon les méthodes usuelles.

Les méthodes de travail et la portée des ouvrages temporaires seront raffinées par l'entrepreneur responsable des travaux

Déconstruction du pont existant

À l'automne 2019, il a été décidé par les autorités ministérielles du MTQ que la structure actuelle serait démolie. Cette décision est appuyée entre autres par les conditions géotechniques particulières du site, qui sont peu favorables pour le maintien à long terme du pont. (Voir ci-dessous la section 2.6 Objectifs et justification du projet). Le pont existant sera donc démantelé, une fois le nouveau pont construit.

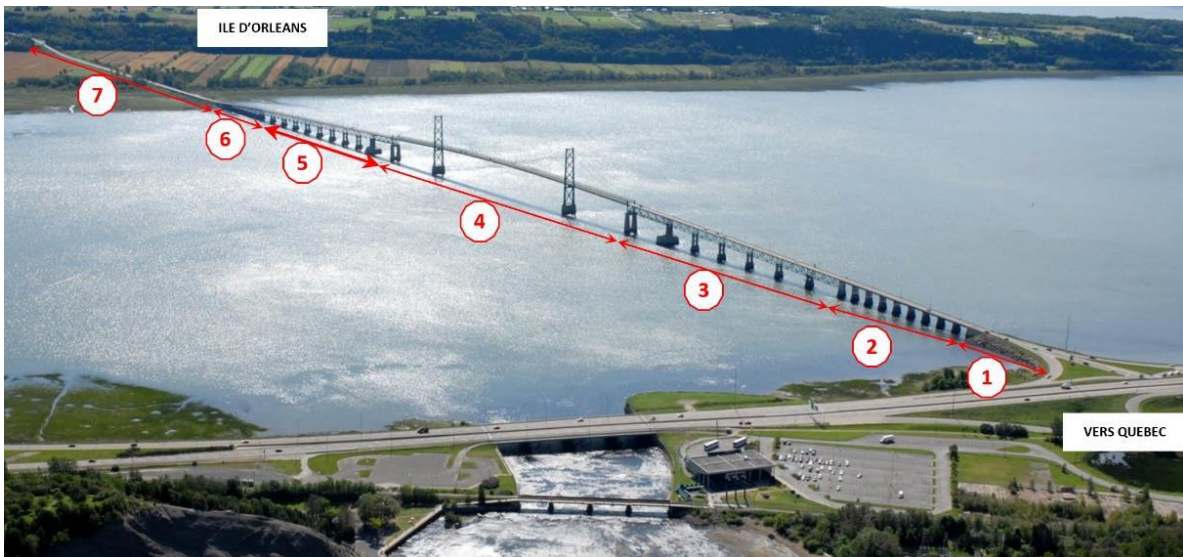


Figure - Limites du projet de déconstruction du pont (signification des chiffres décrits plus bas)

Travaux proposés :

Pour la déconstruction du pont existant, des travaux temporaires dans l'eau seront requis, afin d'avoir accès aux unités de fondation et au tablier. Le MTQ prévoit la réalisation des travaux suivants (les chiffres entre parenthèses sont en lien avec la figure ici haut) :

Déconstruction du viaduc d'approche en rive nord :

La profondeur d'eau étant limitée le long du viaduc d'approche en béton, une jetée provisoire pourrait être construite dans le fleuve pour permettre l'accès aux sections (1) et (2).

Déconstruction du pont suspendu :

L'accès au pont suspendu (4) se ferait probablement d'abord par le tablier existant, puis par barges une fois la dalle béton armée des travées d'approche retirée.

Déconstruction du viaduc d'approche en rive sud :

L'accès à cette zone se fera probablement par le nouveau pont et le réseau routier existant sur l'Île-d'Orléans (7). La profondeur d'eau est très limitée le long du viaduc d'approche sud une jetée provisoire pourrait être construite dans le fleuve pour permettre l'accès aux sections (5) et (6).

Des opérations de dragage pourraient être nécessaires dans certaines zones du fleuve pour avoir un tirant d'eau de 3.5m afin de permettre la circulation régulière des barges pour les opérations de démolition.

Déconstruction des structures :

Le tablier pourrait être déconstruit par tronçons qui seront probablement retirés à l'aide d'une grue sur barge puis acheminés hors site pour être démantelés.

La déconstruction du câble de suspension pourrait être réalisée à l'aide de câbles, de brides et de vérins temporaires permettant de sectionner le câble de suspension de part et d'autre des pylônes, puis de le descendre de manière contrôlée en travée centrale et le déposer sur une barge pour la découpe en tronçons successifs, qui pourra être acheminé ensuite jusqu'aux aires de chantier.

La déconstruction des autres éléments du pont (la partie métallique des pylônes, les fûts et fondations en béton des pylônes et piles et les massifs d'ancrages) pourrait être réalisée également par tronçons qui seront ensuite retirés à l'aide d'une grue sur barge et acheminer sur la terre ferme pour leur démantèlement.

Les méthodes de travail et la portée des ouvrages temporaires seront affinées par l'entrepreneur responsable des travaux.

Si cela est pertinent, ajoutez à l'annexe II tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).

2.6 Objectifs et justification du projet

Mentionnez les principaux objectifs poursuivis et indiquez les raisons motivant la réalisation du projet.

Objectifs

1. Assurer la mobilité durable des personnes et des marchandises;
2. Résister à un séisme majeur;
3. Assurer la faisabilité technique et la constructibilité;
4. Assurer une facilité d'exploitation et d'entretien de l'ouvrage;
5. Assurer une facilité d'intervention;
6. Respecter le milieu physique;
7. Respecter le milieu biologique;
8. Respecter le caractère patrimonial du pont, les sites protégés et les sites à vocation touristique;
9. Assurer l'intégration paysagère de l'ouvrage;
10. Maintenir la voie navigable;
11. Maintenir la qualité de vie des riverains;
12. Favoriser l'acceptabilité sociale du projet;
13. Optimiser les investissements publics.

Raison motivant la réalisation du projet

Le pont de l'île d'Orléans est l'unique lien routier entre l'île et la terre ferme, déterminant ainsi son importance fondamentale pour l'accessibilité et l'économie de la Municipalité régionale de Comté (MRC) de l'Île-d'Orléans. Compte tenu de son état actuel, qui présente plusieurs signes de l'âge avancé de la structure et des éléments de fondation, et ce, malgré les efforts de suivi et de maintien du MTQ, le pont ne répond plus aux objectifs de pérennité du MTQ. Finalement, manifeste d'une autre époque, le pont ne répond plus aux normes géométriques en vigueur. Cela rend difficile la gestion des entraves, l'entretien hivernal de la route et l'attrait et la sécurité de la traversée pour les usagers actifs (piétons et cyclistes).

À la lumière de ce contexte, il devient nécessaire d'intervenir afin de maintenir une desserte en transport fonctionnelle et sécuritaire entre l'Île-d'Orléans et la rive nord du fleuve Saint-Laurent. Le MTQ prévoit donc le remplacement du pont de l'île d'Orléans.

Choix du type d'ouvrage

Offrant une réponse la plus adaptée aux objectifs du projet, tout en respectant les différentes contraintes reliées au site, le MTQ a identifié que la construction d'un pont à hauban est la solution à privilégier. La construction d'un pont à hauban est d'ailleurs celle qui offre la meilleure optimisation des investissements publics à long terme.

Puisque la capacité sismique du pont existant le rend vulnérable à plusieurs égards et que sa réhabilitation sismique impliquerait d'importants et coûteux travaux, sa conservation à long terme au-delà de la mise en service du nouveau pont est risquée. Le pont existant sera donc démantelé, une fois le nouveau pont construit.

2.7 Activités connexes

Résumez, s'il y a lieu, les activités connexes projetées par l'initiateur (exemple : aménagement de chemins d'accès, exploitation d'un banc d'emprunt, etc.) et tout autre projet susceptible d'influencer la conception du projet proposé.

Sans objet

Le cas échéant, indiquez également les activités connexes qui doivent être réalisées par un tiers et les coordonnées de celui-ci.

Le déplacement des services publics en place sur le pont existant sera réalisé à la suite de la construction du nouveau pont. Le tiers n'a pas encore été identifié.

3. LOCALISATION ET CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET

3.1 Identification et localisation du projet et de ses activités		
<i>Nom de la municipalité ou du territoire non organisé (TNO) où il est prévu de réaliser le projet (indiquez si plusieurs municipalités ou TNO sont touchés par le projet) :</i>		
Municipalité Saint-Pierre-de-l'Île-d'Orléans, Ville de Québec, TNO aquatique de la MRC de l'Île-d'Orléans, et TNO aquatique de la MRC de La Côte-de-Beaupré.		
<i>Nom de la ou des municipalités régionales de comté (MRC) où est prévu de réaliser le projet :</i>		
MRC de l'Île-d'Orléans, MRC Côte-de-Beaupré, l'Agglomération de Québec		
<i>Précisez l'affectation territoriale indiquée dans le ou les schémas d'aménagement de la ou des MRC ou de la ou des communautés métropolitaines (zonage) :</i>		
<ul style="list-style-type: none">• Agglomération de Québec : Parc et espace vert• MRC de L'île-d'Orléans : Agricole, Conservation• MRC de La Côte-de-Beaupré : Conservation		
<i>Coordonnées géographiques en degrés décimaux du point central du projet (pour les projets linéaires, fournissez les coordonnées du point de début et de fin du projet) :</i>		
Point central ou début du projet :	Latitude : -71 8' 2.400"	Longitude : 46 52' 41.880"
Point de fin du projet (si applicable) :	Latitude :	Longitude :
3.2 Description du site visé par le projet		
<i>Décrivez les principales composantes des milieux biophysique et humain (composantes valorisées de l'environnement) susceptibles d'être affectées par le projet. Il est à noter qu'une composante valorisée de l'environnement est un élément ayant une importance scientifique, sociale, culturelle, économique, historique, archéologique ou esthétique. Indiquez, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue, ainsi que les principales particularités du site : zonage, espace disponible, milieux sensibles, humides ou hydriques, compatibilité avec les usages actuels, disponibilité des services, topographie, présence de bâtiments, etc.</i>		
<u>Milieu biophysique</u>		
Milieu hydrique (inclus les milieux humides sous la ligne des hautes eaux (LHE)) Le milieu hydrique est riche en faune et flore aquatique. Principalement, plusieurs espèces de poissons et leurs habitats (frayère, herbiers aquatiques) sont sensibles aux activités qui se dérouleront inévitablement en eau. D'autres espèces fauniques et floristiques à statut particulier et leur habitat sont susceptibles d'être présents		
Milieux humides (au-dessus de la LHE) Plusieurs activités du projet seront réalisées, inévitablement, dans les milieux humides isolés et pourraient modifier les fonctions écologiques et les habitats d'espèces à statut particulier. Bien que toutes les mesures soient prises pour éviter et minimiser les impacts, certaines fonctions écologiques pourraient être perdues ou modifiées. D'autres espèces fauniques et floristiques à statut particulier et leur habitat sont susceptibles d'être présents dans ces milieux.		
À noter que la prise en compte des milieux biophysiques a été considérée dès le début de la conception du projet afin d'éviter et minimiser les empiétements dans ces milieux sensibles.		
<u>Milieux humains</u>		
Paysage Site exceptionnel, bordé par des lieux reconnus pour leurs qualités paysagères. Le secteur du pont est très visible à partir de plusieurs points de vue en offrant des panoramas réputés.		
Patrimoine Présence d'un grand nombre de biens et de sites patrimoniaux à proximité d'importance internationale, nationale, provinciale, municipale et locale entre autres les sites de la Chute-Montmorency, de l'Île-d'Orléans, de Beauport et du Vieux-Québec; d'un lieu historique désigné, le fleuve Saint-Laurent; et d'un ouvrage de valeur patrimoniale très élevée le pont actuel. Cet ensemble constitue un paysage culturel d'exception.		

Qualité de vie des résidents et des usagers du territoire environnant

Plusieurs activités peuvent générer des nuisances aux résidents et usagers du territoire environnant, comme la modification du climat sonore, de la qualité de l'air et des conditions de la circulation terrestre et maritime pendant les phases de construction et de déconstruction. D'autre part, une fois le projet complété, des retombées positives sur la qualité de vie sont attendues.

Activités traditionnelles et coutumières de la Nation huronne-wendat

Le territoire est utilisé par la Nation huronne-wendat pour des activités de chasses, de pêche et pour la navigation.

À noter que la prise en compte des milieux humains a été considérée dès le début de la conception du projet afin de minimiser les modifications sur ces composantes. Sauf pour la qualité de vie des résidents et des usagers du territoire environnant puisque cette composante fera l'objet de mesures d'atténuation pendant la construction et ils seront inscrits dans l'étude d'impact.

3.3 Calendrier de réalisation

Fournissez le calendrier de réalisation (période prévue et durée estimée de chacune des étapes du projet) en tenant compte du temps requis pour la préparation de l'étude d'impact et le déroulement de la procédure. Indiquer la date de dépôt de l'étude d'impact. Précisez également si les saisons peuvent influencer sur le début, le cours ou la fin des travaux (si certaines étapes ou certains travaux ne peuvent être effectués qu'à certaines périodes de l'année).

Calendrier de réalisation du projet (Preliminaire)

Étude d'impact environnemental, BAPE et obtention du décret environnemental	Juin 2017- Avril 2022
Projet du nouveau pont	
Étude d'avant-projet définitif	Automne 2020 - Automne 2021
Processus d'octroi du contrat de construction	Printemps – Été 2023
Travaux de construction	Automne. 2023 - Automne 2027
Projet déconstruction du pont existant	
Étude d'avant-projet préliminaire/définitif	2022 - 2024
Plans et devis	2024 - 2027
Travaux de déconstruction du pont existant	2028 - 2030

3.4 Plan de localisation

Ajoutez à l'annexe III une carte topographique ou cadastrale de localisation du projet et, s'il y a lieu, un plan de localisation des travaux ou des activités à une échelle adéquate indiquant notamment les infrastructures en place par rapport au site des travaux.

Voir Annexe III

4. ACTIVITÉS D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DU PUBLIC ET DES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES^{1,2}

4.1 Activités d'information et de consultation réalisées

Le cas échéant, mentionnez les modalités relatives aux activités d'information et de consultation du public réalisées dans le cadre de la conception du projet (méthodes utilisées, nombre de participants et milieux représentés), dont celles réalisées auprès des communautés autochtones concernées. Indiquez les préoccupations soulevées, expliquez la manière dont elles sont prises en compte dans la conception du projet et de quelles façons il y a eu rétroaction auprès des participants consultés.

Le pont de l'Île-d'Orléans est une infrastructure majeure qui s'imposera dans le paysage et le Ministère des Transports (MTQ) souhaite une intégration optimale de celle-ci dans le milieu. Ainsi, le MTQ a déjà effectué plusieurs activités d'information et de consultations afin de prendre en compte les préoccupations des parties prenantes dans la conception. Ces activités ont été réalisées au cours de la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement et simultanément avec la conception, ainsi les moyens de communication sont les mêmes.

En 2016, le MTQ a fait connaître la solution retenue ainsi que ses avantages, le schéma du tracé retenu et les variantes à analyser dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement, aux élus de la MRC de l'Île-d'Orléans, à différents groupes incluant des représentants du Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC), du Ministère de la Culture et des Communications (MCC), de la Ville de Québec, de la Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ), de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ), du Parc de la Chute-Montmorency (SEPAQ), de l'Administration portuaire de Québec (APQ) ainsi qu'à une trentaine de propriétaires de terrains situés à proximité du tracé à l'étude et pouvant éventuellement être touchés par des acquisitions.

En décembre 2017, le MTQ a effectué une première rencontre avec les représentants de la Nation huronne-wendat pour discuter de leur participation dans les prochaines étapes du projet et d'une démarche de consultation sur les activités coutumières. D'autres rencontres ont eu lieu à l'été 2018 et à l'automne 2020 pour poursuivre cette démarche, qui est toujours en cours.

En juin 2018, le MTQ a de plus enclenché une première vague de consultations ciblées pour mieux connaître les attentes et préoccupations de divers groupes en regard de la construction du nouveau pont et de l'avenir du pont actuel en vue de l'étude d'avant-projet préliminaire et de l'étude d'impact sur l'environnement. Deux ateliers pour lesquels respectivement une vingtaine d'organismes ont été invités se sont tenus les 18 et 20 juin 2018 au Manoir Montmorency. Au total, 35 personnes représentant plus de vingt des organismes sollicités ont assisté à une présentation générale du projet puis ont été invitées à discuter en sous-groupes sur les quatre thèmes suivants :

- Circulation, mobilité durable et sécurité;
- Environnement et archéologie;
- Incidences sociales et économiques;
- Architecture, patrimoine et paysage.

En octobre 2019, le MTQ lançait un processus d'octroi de contrat d'exception visant à mettre en concurrence plusieurs propositions intégrées d'ingénierie, d'architecture et du paysage afin de retenir celle de la plus haute qualité, en regard de tous les enjeux spécifiques au projet, dont les paysages uniques du fleuve Saint-Laurent, de l'île d'Orléans et de la chute Montmorency. Le nouveau pont comportera ainsi des caractéristiques esthétiques remarquables, favorisant d'autant plus son intégration paysagère.

Le 25 novembre 2019, le MTQ annonce sa décision de démanteler l'actuel pont de l'Île-d'Orléans après la mise en service du nouveau pont à haubans, notamment en raison des importants investissements financiers qu'occasionneraient sa remise en état, son entretien et son changement de vocation. De plus, des analyses démontrent qu'il serait difficile de faire cohabiter deux ponts entre Québec et l'Île-d'Orléans.

¹ Pour de plus amples renseignements sur la démarche et sur les méthodes qui peuvent être employées afin d'informer et de consulter le public avant le dépôt de l'avis de projet ou lors de son dépôt, l'initiateur du projet est invité à consulter le guide *l'information et la consultation du public dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement : guide à l'intention de l'initiateur de projet*, disponible sur le site Web du Ministère à l'adresse électronique suivante : www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/documents/guide-initiateur-projet.pdf.

² L'initiateur de projet est également invité à consulter le *Guide sur la démarche d'information et de consultation réalisée auprès des communautés autochtones par l'initiateur d'un projet assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement*, disponible sur le site Web du Ministère à l'adresse électronique suivante : www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/documents/guide-demarche-autochtones-initiateur-projet.pdf.

L'automne 2020 constitue une autre étape charnière de consultation publique. Le 23 octobre 2020, le MTQ présente publiquement la proposition lauréate retenue pour la conception du nouveau pont, des aménagements des approches du pont, les infrastructures dédiées aux transports actifs et les travaux connexes.

À la suite de cette annonce importante, le MTQ poursuit avec une deuxième vague de consultations ciblées. Cette consultation vise à informer les différentes parties prenantes, notamment celles déjà consultées lors de la première vague, à propos de l'évolution du projet, de la proposition lauréate, de la stratégie de valorisation du pont actuel et à obtenir les préoccupations. Les organisations invitées provenaient de divers milieux dont le municipal et le gouvernemental (provincial et fédéral). Des organismes dans les domaines touchant le patrimoine, les services d'urgence, l'environnement, le tourisme étaient aussi invités, de même qu'une commission scolaire, des associations et des fédérations. Au total 14 rencontres virtuelles ont été tenues et 42 organisations différentes étaient représentées et plus de 85 personnes y ont participé.

Cette même période a été ponctuée par la mise en place d'une plate-forme informative sur le projet et la tenue d'une consultation en ligne entre le 30 novembre 2020 et le 8 janvier 2021. La formule initiale a été revue en raison de la pandémie puisqu'il était initialement prévu de tenir des portes ouvertes. Ainsi, des annonces ont été publiées dans les journaux locaux et des publications Facebook ont été sponsorisées pour informer la population de la consultation en ligne. Des courriels ont aussi été envoyés à des groupes de contacts ciblés pour les inviter à participer et à transmettre l'invitation dans leur entourage. Les thématiques informatives sur le projet portaient sur le pont actuel, le patrimoine, l'archéologie, le paysage, l'environnement, le projet et ses défis techniques, la conception préliminaire du futur pont et le projet connexe de requalification de la côte du Pont. Au total, 338 réponses ont été reçues. Le MTQ publiera un résumé de la consultation en ligne.

Le site internet du MTQ présente les éléments d'information pertinents selon la phase en cours de réalisation du projet et sera maintenu jusqu'à la mise en service du nouveau pont.

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

Mentionnez les modalités relatives aux activités d'information et de consultation du public prévues au cours de la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement, dont celles envisagées auprès des communautés autochtones concernées.

La section 4.1 présente les activités d'information et de consultation qui ont déjà été réalisées au cours de la rédaction de l'étude d'impact sur l'environnement.

D'ici le dépôt de l'étude d'impact, d'autres rencontres sont à prévoir avec plusieurs des parties prenantes qui ont déjà été rencontrées. Plus particulièrement, le gouvernement (provincial et fédéral), le milieu municipal et la NHW.

Un mandat a été octroyé à une équipe de chercheurs de l'Université du Québec à Trois-Rivières afin d'appuyer le MTQ dans l'élaboration d'une stratégie de valorisation pour le pont actuel. Dans un premier temps, une consultation en ligne couvrant plusieurs domaines permettra de connaître l'intérêt des parties prenantes et de la population afin de cibler les types d'activités sur lesquelles se concentrer dans le cadre de la stratégie de valorisation du pont actuel. Elle permettra également de recueillir des idées, mais aussi des préoccupations par rapport à la valorisation du pont actuel, qui est identifié comme ayant une valeur patrimoniale très élevée. Cette consultation sera réalisée au cours du mois de mars 2021 et un comité consultatif sera ensuite formé afin de cibler les actions qui seront mises en œuvre à la suite du démantèlement du pont actuel.

5. DESCRIPTION PRÉLIMINAIRE DES PRINCIPAUX ENJEUX³ ET IMPACTS APPRÉHENDÉS DU PROJET SUR LE MILIEU RÉCEPTEUR

<p>5.1 Description des activités du projet qui sont susceptibles de causer des modifications sur les composantes valorisées de l'environnement</p> <p><i>Décrivez sommairement, selon vos connaissances actuelles du projet, les interactions entre les composantes valorisées de l'environnement et les activités du projet afin de mettre en relief les activités qui sont susceptibles de causer des modifications sur lesdites composantes (les sources d'impact).</i></p> <p>Voir Annexe IV</p>
<p>5.2 Description des changements induits par chacune des activités du projet sur les composantes valorisées de l'environnement</p> <p><i>Décrivez sommairement, selon vos connaissances actuelles du projet, les changements induits par les activités sur les composantes valorisées de l'environnement (les modifications).</i></p> <p>Voir Annexe IV</p>
<p>5.3 Description des principaux enjeux du projet</p> <p><i>Pour les phases d'aménagement, de construction et d'exploitation et, le cas échéant, de fermeture, décrivez sommairement les principaux enjeux du projet.</i></p> <p>Voir Annexe IV</p>
<p>5.4 Description des principaux impacts appréhendés des modifications des composantes valorisées de l'environnement sur les enjeux</p> <p><i>Pour les phases d'aménagement, de construction et d'exploitation et, le cas échéant, de fermeture, décrivez sommairement les impacts appréhendés des modifications des composantes valorisées de l'environnement sur les enjeux.</i></p> <p>Voir Annexe IV</p>

6. ÉMISSION DE GAZ À EFFET DE SERRE


<p>6.1 Émission de gaz à effet de serre</p> <p><i>Mentionnez si le projet est susceptible d'entraîner l'émission de gaz à effet de serre et, si oui, lesquels. Décrivez sommairement les principales sources d'émission projetées aux différentes phases de réalisation du projet.</i></p> <p>Les études pour évaluer les impacts en matière d'émission de gaz à effet de serre (GES) pour le projet de la construction du nouveau pont ainsi que pour la déconstruction ne sont pas encore réalisées. Cependant pendant la période de construction, le projet entraînera des émissions GES.</p> <p>La majorité des émissions (GES) proviendront de la combustion de carburant par les équipements mobiles, pour les activités :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Transport de matériaux pour la construction du nouveau pont; - Transport de sols et sédiments; - Pollution liée aux méthodes de travail; - Transport de matériaux provenant de la démolition, en fonction du mode de transport (voie terrestre ou fluviale) et de la distance à parcourir; - Transport du personnel sur site. <p>Le projet est actuellement soumis à une directive interne du MTQ qui vise à réduire, voire annuler l'émission des GES pour la phase de construction (carbonneutralité).</p> <p>En phase d'exploitation, comme la capacité routière du nouveau pont n'est pas augmentée, la quantité d'émission de GES devrait être comparable avec les quantités actuelles.</p>
--

³ Enjeu : Préoccupation majeure pour le gouvernement, la communauté scientifique ou la population, y compris les communautés autochtones concernées, dont l'analyse pourrait influencer la décision du gouvernement quant à l'autorisation d'un projet.

7. AUTRES RENSEIGNEMENTS PERTINENTS

7.1 Autres renseignements pertinents
Inscrivez tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet.
Sans objet

8. DECLARATION ET SIGNATURE

8.1 Déclaration et signature
Je déclare que :
1° Les documents et renseignements fournis dans cet avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance en date de la présente.
Toute fausse déclaration peut entraîner des sanctions en vertu de la LQE. Tous renseignements fournis feront partie intégrante de la demande et seront publiés au Registre des évaluations environnementales.
Prénom et nom
Sophie Trudel, Directrice des grands projets de la région métropolitaine de Québec
Signature
 <small>Original signé électroniquement, s'y référer pour authenticité</small>
Date
2021-02-22

Annexe I
Résolution du conseil municipal

Si cela est pertinent, insérez ci-dessous la résolution du conseil municipal dûment certifiée autorisant le ou les signataires de la demande à la présenter au ministre.

Non requis

Annexe II Caractéristiques du projet

Si cela est pertinent, insérez ci-dessous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).



Image : Nouveau pont à haubans projeté, vu depuis l'île d'Orléans

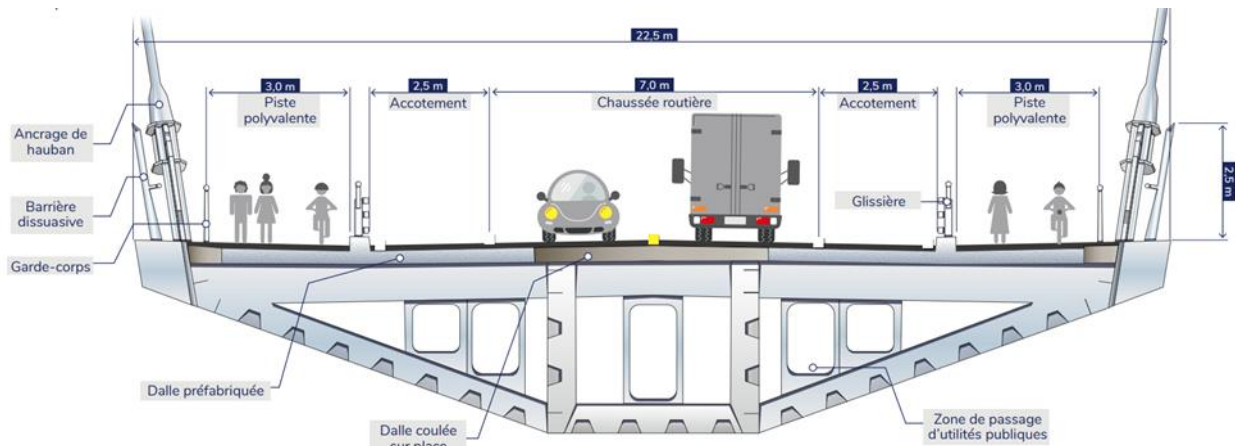


Figure : Tablier proposé

Annexe III Plan de localisation

Insérez une carte topographique ou cadastrale de localisation du projet et, s'il y a lieu, un plan de localisation des travaux ou des activités à une échelle adéquate indiquant notamment les infrastructures en place par rapport au site des travaux.

Le nouveau pont à haubans aura une longueur approximative de 2,1 km et sera situé à environ 120 mètres à l'ouest du pont actuel.



PONT À HAUBANS (futur pont)

- Un tablier comprenant une voie de circulation par direction et des accotements qui permettent le maintien de deux voies ouvertes en cas d'intervention sur le pont
- Des pistes polyvalentes pour les usagers actifs de part et d'autre du pont
- Du mobilier routier léger et transparent, intégré à la structure, qui permet d'apprécier les paysages et les points de vue d'intérêt

SUR LA RIVE-NORD

- Un nouvel échangeur compact en losange qui réduit les empiètements sur l'étang et le fleuve
- Des carrefours avec feux sécuritaires et fonctionnels pour les usagers de la route, les piétons et les cyclistes
- Un profil de l'autoroute Félix-Leclerc (A-40) offrant une meilleure visibilité
- Un tracé du boulevard Sainte-Anne favorisant une réduction de la vitesse
- Des aménagements pour les transports actifs afin de relier la Route verte, le parc de la Chute-Montmorency et la traversée du fleuve
- Une mise en valeur des vestiges du pont d'origine et un aménagement aux abords du fleuve

SUR LA RIVE-SUD

- Un raccordement à l'île d'Orléans plus fluide et sécuritaire pour l'ensemble des usagers, incluant un carrefour routier repositionné pour une meilleure visibilité
- Un passage en tunnel sous la route pour relier les pistes polyvalentes
- Des stationnements facilitant l'entretien du pont

Annexe IV

5. DESCRIPTION PRÉLIMINAIRE DES PRINCIPAUX ENJEUX ET IMPACTS APPRÉHENDÉS DU PROJET SUR LE MILIEU RÉCEPTEUR

Composantes valorisées de l'environnement (CVE)	5.1 Description des activités du projet qui sont susceptibles de causer des modifications sur les composantes valorisées de l'environnement (Source d'impact)	5.2 Description des changements induits par chacune des activités du projet sur les composantes valorisées de l'environnement (Modifications)	5.3 Description des principaux enjeux du projet	5.4 Description des principaux impacts appréhendés des modifications des composantes valorisées de l'environnement sur les enjeux (Descripteurs)
Milieu biophysique				
Milieu hydrique (sous la pleine mer supérieure, marée moyenne PMSMM)	<p>Construction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en place des ouvrages temporaires (ex. : jetée, palées provisoires, barges) et permanents (ex. : piles, pylônes) dans le milieu hydrique. - Construction des fondations en eaux profondes par barge. <p>Déconstruction du pont existant</p> <ul style="list-style-type: none"> - Activités de dragage pour le retrait de piles en eau peu profonde. - Mise en place d'ouvrages temporaires (ex. : jetées). - Déconstruction des fondations en eaux profondes par barge. - Retrait possible des culées du milieu hydrique par voie terrestre – (gain de milieu hydrique). <p>En exploitation/fermeture</p> <ul style="list-style-type: none"> - Présence des ouvrages permanents dans le milieu hydrique. 	<p>Construction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Perte permanente/temporaire de milieu hydrique - Changement de la dynamique d'écoulement des eaux résultant en de nouvelles zones d'érosion et de sédimentation - Modification locale de la qualité de l'eau (turbidité, déversement accidentel, etc.) - Dépôt de matière en suspension (MES) dans des habitats fauniques ou floristiques valorisés (ex. : herbier aquatique) <p>Déconstruction du pont existant</p> <ul style="list-style-type: none"> - Perte temporaire de milieu hydrique - Modification locale de la qualité de l'eau (turbidité, déversement accidentel, etc.) - Dépôt de MES dans des habitats fauniques ou floristiques valorisés (ex. : herbier aquatique) - Changement de la dynamique d'écoulement des eaux résultant en de nouvelles zones d'érosion ou de sédimentation - Gain de milieu hydrique (retrait de structures) <p>En exploitation/fermeture</p> <ul style="list-style-type: none"> - Adaptation de la faune aquatique et des habitats aux changements de la dynamique d'écoulement des eaux résultant en de nouvelles zones d'érosion ou de sédimentation et de variation de vitesse. 	<ul style="list-style-type: none"> - Préservation de la faune et des habitats aquatiques (ex. : frayères, herbiers aquatiques, etc.), incluant les espèces aquatiques à statut particulier 	<p>Construction/déconstruction du pont existant/exploitation/fermeture</p> <ul style="list-style-type: none"> - Perte d'habitat aquatique, notamment d'espèces à statut particulier (ex. : mené d'herbe, etc.). - Diminution de la qualité des habitats fauniques et floristiques aquatiques. - Perturbation du cycle de vie des espèces fauniques aquatiques. <p>Déconstruction du pont existant</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gain en milieu hydrique et d'habitats fauniques par le retrait des structures anthropiques.
Milieux humides et hydriques (au-dessus de la pleine mer supérieure, marée moyenne PMSMM)	<p>Construction/Déconstruction du pont existant</p> <ul style="list-style-type: none"> - installations de chantier et d'entreposage des matériaux, - mise en place des jetées temporaires depuis les deux rives, - construction des culées et remblais routiers - installation/modification de ponceaux - mise en place d'une bretelle temporaire <p>En exploitation/fermeture</p> <ul style="list-style-type: none"> - Présence des ouvrages permanents dans le milieu hydrique. 	<ul style="list-style-type: none"> - Détérioration de la qualité (ex. : déversement accidentel, colonisation d'espèces exotiques envahissantes [EEE]). - Perte permanente de milieu humide et hydrique. - Modification de fonctions de milieux humides et hydriques. 	<ul style="list-style-type: none"> - Préservation des fonctions des milieux humides et hydriques incluant l'habitat d'espèces à statut particulier. 	<ul style="list-style-type: none"> - Perte de fonctions de milieux hydriques et humides après avoir éviter-minimiser - Perte d'habitat d'espèces à statut particulier après avoir éviter-minimiser

Composantes valorisées de l'environnement (CVE)	5.1 Description des activités du projet qui sont susceptibles de causer des modifications sur les composantes valorisées de l'environnement (Source d'impact)	5.2 Description des changements induits par chacune des activités du projet sur les composantes valorisées de l'environnement (Modifications)	5.3 Description des principaux enjeux du projet	5.4 Description des principaux impacts appréhendés des modifications des composantes valorisées de l'environnement sur les enjeux (Descripteurs)
Milieu humain				
Composantes valorisées			Enjeux	
Paysage	<p>Construction/Déconstruction du pont existant</p> <ul style="list-style-type: none"> Mise en place des installations de chantier et d'entreposage des matériaux ainsi que des ouvrages temporaires (jetées, palées, barge). <p>En exploitation/fermeture</p> <ul style="list-style-type: none"> Présence des ouvrages permanents 	<p>Construction/Déconstruction du pont existant Modification temporaire du champ visuel.</p> <p>En exploitation/fermeture Modification permanente du paysage.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Protection du paysage (site exceptionnel, bordé par des lieux reconnus pour leurs qualités paysagères). Intégration harmonieuse d'un nouveau pont à haubans contemporain de grande envergure dans un milieu très ouvert où le pont actuel prend peu d'espace et est peu visible. Maintien des relations visuelles caractéristiques du paysage culturel dans lequel s'inscrit le nouveau pont. 	<p>Construction/Déconstruction du pont existant</p> <ul style="list-style-type: none"> Détérioration du paysage, en raison des ouvrages temporaires pour la construction du nouveau pont et la déconstruction du pont existant. <p>En exploitation/fermeture</p> <ul style="list-style-type: none"> Intégration paysagère du pont, la modification du champ visuel est le principal impact appréhendé puisque la construction d'un nouvel ouvrage et de nouveaux raccordements ainsi que la déconstruction du pont existant viendront modifier le paysage actuel.
Patrimoine	<p>Construction/Déconstruction du pont existant</p> <ul style="list-style-type: none"> Mise en place des installations de chantier et d'entreposage des matériaux ainsi que des ouvrages temporaires. <p>En exploitation/fermeture</p> <ul style="list-style-type: none"> Aménagements et réaménagements prévus sur les rives nord et sud (stationnement, nouvel accès résidentiel, étangs, pistes multifonctionnelles, etc.) ; Présence d'un nouveau pont et sa partie haubanée avec de grands piliers et deux nouvelles approches Abandon de l'ancien tracé de la cote du pont et le maintien partiel des approches du pont actuel ; Maintien éventuel de certaines parties du pont in situ. 	<p>Construction/Déconstruction du pont existant/En exploitation/fermeture Modifications physiques et visuels sur les biens et les sites patrimoniaux.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Préservation des caractéristiques patrimoniales des différents biens et sites patrimoniaux classés dans le milieu. (Présence d'un grand nombre de biens et de sites patrimoniaux à proximité d'importance internationale, nationale, provinciale, municipale et locale entre autres les sites de la Chute-Montmorency, de l'Île-d'Orléans, de Beauport et du Vieux-Québec ; d'un lieu historique désigné, le fleuve Saint-Laurent ; et d'un ouvrage de valeur patrimoniale très élevée le pont actuel. Cet ensemble constitue un milieu culturel d'exception.) Intégration harmonieuse d'un pont à haubans de facture contemporaine et en faire un élément contribuant au paysage culturel d'exception. 	<p>Construction/Déconstruction du pont existant</p> <ul style="list-style-type: none"> L'ampleur du chantier et sa durée ainsi que les installations d'envergures prévues sur les deux rives nuiront temporairement au caractère patrimonial rural et naturel de l'entrée de l'île d'Orléans et de celui du bas de la Chute-Montmorency. <p>En exploitation/fermeture</p> <ul style="list-style-type: none"> La déconstruction du pont et le maintien éventuel de certaines parties feront disparaître du paysage un bien d'une valeur patrimoniale très élevée et changeront les caractéristiques patrimoniales du paysage culturel. Les aménagements (pistes multifonctionnelles, stationnement, étang, nouvelle voie, etc.) seront des changements majeurs aux rives nord et sud qui pourront affecter les valeurs patrimoniales liées au caractère rural, insulaire, naturel ou bien en révéler en donnant de nouveaux points de vue et de nouveaux accès. Un pont de plus grande envergure affectera les caractéristiques patrimoniales des biens et des sites patrimoniaux d'importance internationale, nationale, provinciale, municipale et locale qui se trouvent dans les environs.
Qualité de vie des résidents et des usagers du territoire environnant	<p>Construction/Déconstruction du pont existant</p> <ul style="list-style-type: none"> L'ensemble des activités. <p>En exploitation/fermeture</p> <ul style="list-style-type: none"> Maintien de la même capacité routière sur le nouveau pont. 	<p>Construction/Déconstruction du pont existant Modification de la qualité de l'air (incluant les gaz à effet de serre [GES]), du climat sonore et des conditions de circulations terrestres et fluviales pendant les travaux de construction et de déconstruction</p> <p>En exploitation/fermeture La capacité routière du nouveau pont n'est pas augmentée, toutefois la géométrie améliora la fluidité de la circulation.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Maintien de la qualité de vie des résidents et des usagers du territoire environnant. 	<p>Construction/déconstruction du pont existant</p> <ul style="list-style-type: none"> Diminution temporaire de la qualité de l'air (ex. : poussière pendant les travaux, augmentation des GES) Détérioration temporaire du climat sonore Détérioration temporaire des conditions de la circulation terrestre et fluviale <p>En exploitation/fermeture</p> <ul style="list-style-type: none"> Modification, à la hausse ou la baisse, des GES

Composantes valorisées de l'environnement (CVE)	5.1 Description des activités du projet qui sont susceptibles de causer des modifications sur les composantes valorisées de l'environnement (Source d'impact)	5.2 Description des changements induits par chacune des activités du projet sur les composantes valorisées de l'environnement (Modifications)	5.3 Description des principaux enjeux du projet	5.4 Description des principaux impacts appréhendés des modifications des composantes valorisées de l'environnement sur les enjeux (Descripteurs)
<p>Activités traditionnelles et coutumières de la Nation Huronne-Wendat</p>	<p>Construction/Déconstruction du pont existant</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'ensemble des activités. <p>En exploitation/fermeture</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aménagements et réaménagements prévus sur les rives nord et sud (stationnement, nouvel accès résidentiel, étangs, pistes multifonctionnelles, etc.). - Présence d'un nouveau pont et sa partie haubanée avec de grands piliers et deux nouvelles approches. - Abandon de l'ancien tracé de la cote du pont et le maintien partiel des approches du pont actuel. - Maintien éventuel de certaines parties du pont in situ. 	<p>Construction et déconstruction du pont existant</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modification de l'habitat de la faune aviaire. • Modification des espèces de poisson et leur habitat. • Fermeture occasionnelle de la voie navigable ou trafic maritime pour le transport de matériaux. <p>En exploitation/fermeture</p> <p>Adaptation des activités traditionnelles et coutumières aux nouvelles infrastructures.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Préservation des activités traditionnelles et coutumières de la Nation Huronne-Wendat. 	<p>Construction et déconstruction du pont existant/En exploitation/fermeture</p> <p>Perturbation et adaptation des activités traditionnelles et coutumières en lien avec des composantes du milieu affectées par le projet, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - habitat de la faune aviaire, - espèces de poisson et leur habitat - navigation.

NOTE : Les méthodes de travail et la portée des ouvrages temporaires seront raffinées par l'entrepreneur responsable des travaux.