

## 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 \(REEIE\)](#) situé dans le Québec méridional.

La [Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure \(LCACPI\)](#) 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 LCACPI 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 LCACPI, 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 MELCC 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<sup>e</sup> étage  
675, boul. René-Lévesque Est, boîte 83  
Québec (Québec) G1R 5V7  
Téléphone : 418 521-3933  
Internet : [www.environnement.gouv.qc.ca](http://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 de projet sera avisé si son projet fait l'objet d'une consultation auprès des communautés autochtones.

Titre du projet : Projet de reconstruction du pont Gédéon-Ouimet (autoroute 15) entre Laval et Boisbriand  
 Nom de l'initiateur du projet : Ministère des Transports du Québec

## 1. IDENTIFICATION ET COORDONNÉES DU DEMANDEUR

1.1 Identification de l'initiateur de projet	
Nom : Ministère des Transports du Québec Direction des grands projets de l'autoroute 15 et du pont Gédéon-Ouimet Direction générale des grands projets routiers de Montréal et de l'Ouest	
Adresse municipale : 201, place Charles-Le Moyne, 5e étage Longueuil (Québec) J4K 2T5	
Adresse postale (si différente de l'adresse municipale) : N/A	
Nom et fonction du ou des signataires autorisés à présenter la demande : Martin Giroux Directeur par intérim des grands projets de l'autoroute 15 et du pont Gédéon-Ouimet	
Numéro de téléphone : 514 914-0060	Numéro de téléphone (autre) :
Courrier électronique : <a href="mailto:martin.giroux@transportsgouv.qc.ca">martin.giroux@transportsgouv.qc.ca</a>	
1.2 Numéro de l'entreprise	
Numéro d'entreprise du Québec (NEQ) : N/A	
1.3 Résolution du conseil municipal	
N/A	
1.4 Identification du consultant mandaté par l'initiateur de projet (s'il y a lieu)	
Nom : Consortium Avenir A-15	
Adresse municipale : 600-3400, boul. du Souvenir, Laval (Québec) H7V 3Z2 CANADA	
Numéro de téléphone : 514 592-2462 (2338)	Numéro de téléphone (autre) : 514 592-2051
Courrier électronique : <a href="mailto:Denis.Gamache@cima.ca">Denis.Gamache@cima.ca</a>	
Description du mandat : Préparation avant-projet et plans et devis ainsi que service d'accompagnement lors de la surveillance des travaux – Projets de l'autoroute 15 et du pont Gédéon Ouimet	

## 2. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

2.1 Titre du projet
<p>Projet de reconstruction du pont Gédéon-Ouimet (autoroute 15) entre Laval et Boisbriand.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La ville de Boisbriand fait partie de la municipalité régionale de comté (MRC) de Thérèse-de-Blainville, tandis que la ville de Laval est hors MRC.</li> </ul>
2.2 Article d'assujettissement du Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets
<p>Le projet de reconstruction du pont Gédéon-Ouimet répond à deux critères d'assujettissement du Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets (RÉEIE) (annexe 7, partie II, articles 2 et 5):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Article 2, paragraphe 1°: La reconstruction du pont nécessitera vraisemblablement des travaux de déblai et remblai à l'intérieur de la limite des inondations de récurrence de 2 ans d'une rivière ou d'un lac sur une superficie cumulative supérieure à 5000 mètres carrés pour la réalisation d'ouvrages temporaires (batardeaux, jetée, etc.) et permanents (piles du pont);</li> <li>Article 5, paragraphe 3°: La construction d'une route prévue à 4 voies de circulation ou plus sur une longueur minimale de 1 km, située à l'intérieur d'un périmètre d'urbanisation déterminé dans le schéma d'aménagement et de développement applicable sur le territoire concerné.</li> </ul>

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

N°149 dans l'annexe 1 de la Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure.

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

Été 2022

### 2.5 Description sommaire du projet et des variantes de réalisation

Le projet prévoit la reconstruction d'un nouveau pont d'une longueur d'un peu plus d'un (1) kilomètre, composé de deux (2) structures indépendantes avec un gabarit à 4 voies par direction dont une voie réservée au transport collectif, et des accotements de 3 m de chaque côté. Cette orientation implique un tablier considérablement plus large que l'existant (entre 54 et 58 m selon l'option retenue).

Afin de rendre le pont accessible aux modes de transport actif, le Ministère étudie la pertinence d'aménager une piste polyvalente sur l'un des tabliers du pont. Une mise en valeur architecturale de la structure pourrait être également incluse au projet.

Le projet comprend également le démantèlement de la structure existante, lequel serait réalisé pendant les travaux de construction ou à la fin de ceux-ci, selon le phasage retenu.

La reconstruction du pont entraînera l'étude de trois variantes analysées selon des critères techniques, de délai et de coûts. Dépendant de la géométrie retenue, il est possible que le pont d'étagement de la route 344 doive être reconstruit.

L'étude d'avant-projet permettra de réaliser des analyses supplémentaires afin de proposer une solution définitive en ce qui concerne le phasage des travaux et l'emplacement précis du pont. À noter que le nombre de piles dans le milieu hydrique n'est pas défini à ce stade du projet. Les éléments suivants seront analysés avant de définir le choix de la solution :

- élargissement ou excavation de la jetée à l'approche sud du pont;
- révision de la géométrie en plan de l'autoroute 15 à l'endroit du pont et de ses approches;
- étude sur les possibilités d'une nouvelle géométrie en plan permettant la reconstruction en seulement deux (2) phases;
- études légales des emprises;
- étude hydraulique et hydrologique;
- étude d'impact sur l'environnement

#### Activités, aménagements et travaux prévus

Des activités de déboisement pourraient être requises afin de procéder à la construction du nouveau pont puisque des espaces boisés sont présents à ses abords. Des acquisitions de terrains ainsi que des emprises temporaires de construction pourraient être requises aux approches du pont. Les détails des acquisitions requises ne sont pas encore connus.

La phase de construction du projet comprend les activités suivantes :

- la mobilisation des équipements et la construction des installations temporaires (chemin d'accès, aires de stationnement et d'entreposage, roulottes de chantier, etc.);
- les travaux de remblais et de déblais pour la réalisation d'ouvrages temporaires en eau (jetée, quais ou batardeaux) et permanents (enrochements autour des piles);
- la construction de structures incluant plusieurs piles en eau et en milieu terrestre, les fondations, le tablier et autres équipements;
- la construction de la portion en chaussée du projet (remblais et déblais, structure de chaussée, pavage);
- la mise en place des systèmes de drainage et d'éclairage;
- l'aménagement d'ouvrage temporaire permettant le maintien de la circulation;
- l'aménagement paysager et la remise en état des sites temporaires;
- le démantèlement de la structure d'origine.

#### Exploitation et entretien

Les activités liées à l'exploitation et à l'entretien du pont qui visent à maintenir le lien fonctionnel seraient similaires à celles qui ont cours à l'heure actuelle. Ces activités comprennent l'entretien courant (dénéigement, rapiéçage de la chaussée, tonte du gazon, etc.), la surveillance du réseau, le contrôle de

la circulation et l'information aux usagers, les travaux d'inspection, le remplacement des équipements lorsque ceux-ci ont atteint leur fin de vie utile, de même que les travaux de réparation et de réfection de l'infrastructure.

## 2.6 Objectifs et justification du projet

### État de la structure et justification du projet

Le pont Gédéon-Ouimet a été construit en 1958 et a fait l'objet de réparations importantes en 1989. Il est composé de quatre structures indépendantes, de deux culées, de 40 piles et a une longueur approximative d'un kilomètre. Au sud, une jetée dans le cours d'eau d'environ 300 m de long permet la transition de la rive vers le pont. Le pont compte actuellement trois voies par direction et aucun accotement. Le pont est une infrastructure majeure pour la grande région de Montréal dont le débit journalier moyen annuel (DJMA) est de 140 000 véhicules, dont 4 % sont des véhicules lourds selon les données de 2019.

Les divers avis techniques et les études réalisées mettent en lumière plusieurs problématiques intrinsèques au pont ; la dalle de béton est fortement dégradée et contaminée par les ions chlorures. Un soulèvement des joints y est observé, ceux-ci étant fortement ressentis par les usagers, nuisant au confort de la conduite. De plus, le tablier comporte des poutres d'acier de faible résilience et des assemblages non conformes. Par ailleurs, le pont ne satisfait pas aux normes de conception applicables à sa catégorie sismique. Du point de vue de la catégorie d'importance sismique, l'ouvrage est classé « pont de secours ». Dans le cadre du projet majeur, une intervention majeure ou une reconstruction totale ont été analysées.

Compte tenu des études et analyses réalisées, le Ministère recommande la reconstruction complète du pont Gédéon-Ouimet.

### Objectifs du projet

Afin de contribuer à l'atteinte des objectifs de la communauté métropolitaine et au respect des orientations gouvernementales, les solutions proposées devront apporter des gains en matière de mobilité durable. Le projet de reconstruction du pont cadre avec les objectifs du Ministère visant l'amélioration de la mobilité des personnes et des biens et d'intégrer le volet transport collectif en cohérence avec le projet d'implantation de voies réservées.

Le projet poursuit également plusieurs objectifs décrits ci-dessous, lesquels s'appuient sur la mission du Ministère, la politique de mobilité durable – 2030, les orientations du Plan stratégique 2019-2023 de même que les orientations gouvernementales :

- Améliorer la mobilité dans la grande région métropolitaine;
- Favoriser le transport collectif des personnes;
- Améliorer la sécurité et le confort de roulement des usagers;
- Assurer la pérennité de la chaussée;
- Assurer la pérennité de la structure du pont Gédéon-Ouimet.

## 2.7 Activités connexes

L'analyse concernant les équipements de services publics affectés est toujours en cours de réalisation.

Titre du projet : **Projet de reconstruction du pont Gédéon-Ouimet (autoroute 15) entre Laval et Boisbriand**Nom de l'initiateur du projet : **Ministère des Transports du Québec****3. LOCALISATION ET CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET****3.1 Identification et localisation du projet et de ses activités**

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) :

- Ville de Laval ;
- Ville de Boisbriand.

Nom de la ou des municipalités régionales de comté (MRC) où est prévu de réaliser le projet :

- Laval (hors MRC);
- MRC de Thérèse-De Blainville.

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) :

- Approche sud du pont sur le territoire de Laval :
  - Urbaine (résidentielle);
  - Protection et conservation (milieux naturels);
  - Industrielle.
- Approche nord du pont, sur le territoire de la MRC de Thérèse-De Blainville :
  - Espace vert;
  - Multifonctionnelle;
  - Résidentielle;
  - Industrielle.

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) :

Point central ou début du projet :                      Latitude : **45.60827**                      Longitude : **-73.80973**

Point de fin du projet (si applicable) :                      Latitude : **45.61474**                      Longitude : **-73.81913**

**3.2 Description du site visé par le projet**

Le pont Gédéon-Ouimet traverse la rivière des Mille Îles entre les villes de Laval et de Boisbriand, dans un secteur où se concentrent des habitats naturels à haute valeur écologique. L'étude d'impact sur l'environnement permettra de brosser un portrait global du milieu récepteur du projet. La présente section en fait une description sommaire.

**Milieu naturel**

La présence de milieu naturel se concentre dans la partie littorale de la rivière ainsi que sur les îles. Quant aux deux rives, elles sont occupées de part et d'autre de l'infrastructure routière, soit de commerces et industries, soit de zones résidentielles.

**Aires protégées**

Le pont enjambe les îles Lefebvre et Morris. Une zone au sud de l'île Lefebvre fait partie d'une aire protégée, le refuge faunique de la Rivière-des-Mille-Îles, d'une superficie totale de 26,2 ha et dont la gestion a été confiée à l'organisme Éco-Nature. Le Parc de la Rivière-des-Mille-Îles et Éco-Nature sont deux organismes à but non lucratif, voués à la protection des milieux naturels de la rivière des Mille Îles.

**Milieux sensibles**

On répertorie dans cette section de la rivière des Mille Îles des associations végétales exceptionnelles, d'importants complexes de milieux humides riverains et une concentration d'espèces animales et végétales menacées, vulnérables ou susceptibles de l'être. Des habitats de rat musqué et de reproduction pour le poisson sont cartographiés à proximité du pont de même que des sites identifiés comme étant d'intérêt écologique et une zone d'aménagement écologique prioritaire par la ville de Laval. La communauté métropolitaine de Montréal a également attribué à des secteurs sous le pont une vocation de conservation. Étant donné la présence de milieux boisés, humides et aquatiques diversifiés, une grande variété d'espèces d'oiseaux, de poissons, d'amphibiens et de reptiles peuvent fréquenter la zone d'étude.



### Espèces à statut particulier

Les données existantes révèlent la présence potentielle de plusieurs espèces fauniques d'intérêt, telles que le chevalier cuivré (*Moxostoma hubbsi*), le méné d'herbe (*Notropis bifrenatus*), le dard de sable (*Ammocrypta pellucida*), l'obovarie olivâtre (*Obovaria olivaria*) et la tortue géographique (*Graptemys geographica*). Il est aussi possible que trois espèces de chauves-souris, la chauve-souris argentée (*Lasionycteris noctivagans*), la chauve-souris cendrée (*Lasiurus cinereus*) et la chauve-souris rousse (*Lasiurus borealis*) utilisent le pont comme dortoir ou maternité. Finalement, plus d'une douzaine d'espèces floristiques susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables ont été inventoriées à proximité du pont Gédéon-Ouimet, notamment le noyer cendré (*Juglans cinerea*) et le carex massette (*Carex typhina*).

### Potentiel archéologique

Selon les données consultées, deux sites archéologiques sont connus dans la zone d'étude élargie, soit le sud-ouest de l'archipel de Sainte-Rose, sur la rive nord de l'île Jésus, ainsi que toute la partie sud-ouest de l'île Darling. La zone d'étude restreinte présente également un potentiel archéologique amérindien et euroquébécois, principalement sur les îles et les rives de la rivière, ainsi que dans les parties habitées du boulevard Sainte-Rose.

### Paysage

Le pont permet des vues d'intérêt sur la rivière des Mille Îles, ses îles et ses rives.

### Milieu culturel et économique

La rivière des Mille Îles est utilisée à des fins d'activités récréotouristiques et de navigation de plaisance. Plusieurs résidences sont présentes aux abords du pont du côté lavallois, ainsi que sur l'île Morris. En bordure de l'autoroute 15 à Laval et à Boisbriand, le territoire est à vocation industrielle. La rive nord de la rivière des Mille Îles, à Boisbriand, est toutefois consacrée aux activités commerciales.

### 3.3 Calendrier de réalisation

Les travaux sont planifiés sur une période de soixante mois suivant les différentes approbations requises.

La séquence et la méthode de réalisation des travaux (accès aux piles, jetées, ponts temporaires, barges, construction de piles, etc.) sont à déterminer et feront l'objet d'analyse lors de l'étude d'impact.

Le calendrier de réalisation ci-dessous est basé sur une reconstruction du pont et est présenté à titre indicatif. Il pourrait être modifié lors des étapes subséquentes de planification du projet lorsqu'une solution précise sera retenue.

Planification du projet <ul style="list-style-type: none"> <li>• Avant-projet définitif ;</li> <li>• Procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PAEEIE);</li> <li>• Plan et devis préliminaires et définitifs;</li> <li>• Dossier d'affaires;</li> <li>• Processus d'acquisitions et libération des emprises.</li> </ul>	30 mois
Réalisation du projet <ul style="list-style-type: none"> <li>• Signature du contrat;</li> <li>• Mise en service du nouveau pont.</li> </ul>	60 mois

### 3.4 Plan de localisation

Un plan montrant la localisation de l'infrastructure à reconstruire et la zone d'étude est joint à l'annexe II.

Titre du projet : Projet de reconstruction du pont Gédéon-Ouimet (autoroute 15) entre Laval et Boisbriand  
 Nom de l'initiateur du projet : Ministère des Transports du Québec

#### 4. ACTIVITÉS D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DU PUBLIC ET DES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES<sup>1,2</sup>

##### 4.1 Activités d'information et de consultation réalisées

Le Ministère n'a pas entamé les activités d'information et de consultation du public et des communautés autochtones concernant ce projet. Des premières consultations publiques sont à prévoir en 2021-2022.

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

Les démarches d'information et de consultation du public et des communautés autochtones que compte mettre en place le Ministère sont en cours d'élaboration. Des séances d'information sont prévues pour ce projet, mais les dates et la forme exacte n'ont pas encore été déterminées.

#### 5. DESCRIPTION PRÉLIMINAIRE DES PRINCIPAUX ENJEUX<sup>3</sup> ET IMPACTS APPRÉHENDÉS DU PROJET SUR LE MILIEU RÉCEPTEUR

##### 5.1 Description des activités du projet qui sont susceptibles de causer des modifications sur les composantes valorisées de l'environnement

Les activités suivantes sont susceptibles de modifier les composantes environnementales du milieu :

- Entreposage et installation de chantier;
- Aménagement temporaire des ouvrages dans la rive et le littoral (jetées, quais, batardeaux, ou palplanches);
- Construction de nouvelles infrastructures (terrassement, remblais, excavation, piles, pont temporaire);
- Démantèlement du pont existant
- Transport des matériaux par voies terrestres;
- Utilisation d'hydrocarbures et des matières dangereuses;

Ces différentes sources d'impacts affecteront entre autres, à divers degrés, la qualité de l'eau de surface et souterraine, la qualité de l'air, des sols et des sédiments, la végétation terrestre, riveraine et aquatique, les communautés fauniques et floristiques à statut particulier ou non ainsi que leur habitat, les milieux humides et hydriques, la qualité de vie dans les zones résidentielles et la mobilité.

##### 5.2 Description des changements induits par chacune des activités du projet sur les composantes valorisées de l'environnement

- Entreposage et installation de chantier;
  - Diminution du couvert végétal terrestre et riverain;
  - Augmentation de la compaction du sol,
  - Augmentation des risques de propagation des espèces exotiques envahissantes;
  - Empiètement temporaire dans les milieux sensibles (milieux humides et hydriques, habitats fauniques, populations d'espèces floristiques à statut particulier);
  - Empiètement temporaire sur des terrains privés et la modification temporaire des chemins d'accès aux résidences et entreprises;
- Aménagement temporaire des ouvrages dans la rive et le littoral (jetées, quais, batardeaux, ou palplanches);

<sup>1</sup> 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](http://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/documents/guide-initiateur-projet.pdf).

<sup>2</sup> 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](http://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/documents/guide-demarche-autochtones-initiateur-projet.pdf).

<sup>3</sup> **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.

**Titre du projet : Projet de reconstruction du pont Gédéon-Ouimet (autoroute 15) entre Laval et Boisbriand**  
**Nom de l'initiateur du projet : Ministère des Transports du Québec**

- Empiètement temporaire dans les milieux sensibles (milieux humides et hydriques, habitats fauniques, populations d'espèces floristiques à statut particulier);
- Modification du débit de la rivière;
- Diminution du couvert végétal aquatique et riverain;
- Construction de nouvelles infrastructures (terrassement, remblais, excavation, piles, pont temporaire);
  - Empiètement permanent dans les milieux sensibles (milieux humides et hydriques, habitats fauniques, populations d'espèces floristiques à statut particulier);
  - Modification permanente du débit de la rivière;
  - Perte du couvert végétal aquatique, riverain et terrestre ;
- Démantèlement du pont existant
  - Gains d'habitat dans les milieux sensibles (milieux humides et hydriques, habitats fauniques, populations d'espèces floristiques à statut particulier);
  - Modification permanente du débit de la rivière;
- Transport des matériaux par voies terrestres et augmentation de la circulation et du camionnage aux abords du chantier
  - Augmentation du bruit, les vibrations, les poussières et les autres polluants atmosphériques
- Utilisation des hydrocarbures et des matières dangereuses et augmentation des risques de déversements accidentels (huile, carburant, autres produits dangereux, etc.) et des fuites de machineries;
  - Augmentation des risques de contamination dans les milieux sensibles, l'eau de surface et souterraine, le sol et les sédiments;

### 5.3 Description des principaux enjeux du projet

Le Ministère a identifié quatre enjeux :

1. La conservation de la biodiversité de la rivière des Mille Îles;
2. L'adaptation et la résilience aux changements climatiques;
3. La protection de la qualité de l'air, de l'eau de surface et souterraine, des sols et des sédiments;
4. Le maintien de la vitalité économique et de la qualité de vie du secteur.

### 5.4 Description des principaux impacts appréhendés des modifications des composantes valorisées de l'environnement sur les enjeux

1. La conservation de la biodiversité de la rivière des Mille Îles
  - a. Perte d'habitat (temporaire ou permanente) pour la faune et la flore terrestre, riveraine et aquatique, à statut ou non;
  - b. Fragilisation des écosystèmes et de leurs fonctions écologiques;
  - c. Perturbation des activités fauniques (reproduction, migration, refuge, alimentation, nidification, élevage);
2. L'adaptation et la résilience aux changements climatiques
  - a. Augmentation des îlots de chaleur;
  - b. Perte de résiliences face aux épisodes de sécheresse et d'inondations;
  - c. Augmentation de l'émission des gaz à effet de serre (GES);
3. La protection de la qualité de l'air, de l'eau de surface et souterraine, des sols et des sédiments
  - a. Augmentation de l'érosion des sols et des charges en sédiments de l'eau de surface;
  - b. Diminution de la qualité des sols;
  - c. Perte de fonction de rétention et filtration d'eau par les milieux humides riverains;
  - d. Diminution de la qualité de l'air et de l'environnement sonore;
  - e. Augmentation des risques d'érosion des berges;
  - f. Augmentation des risques de contamination des sols, de l'eau de surface et souterraine ainsi que des sédiments;
4. Le maintien de la vitalité économique et de la qualité de vie du secteur
  - a. Baisse de l'achalandage commercial;
  - b. Baisse de l'intégrité du Parc de la Rivière-des-Mille-Îles et des activités récréotouristiques associées;
  - c. Augmentation des temps de parcours dû aux entraves possibles à la circulation occasionnées par les déviations, la réduction du nombre de voies ou de la largeur de celles-ci, la réduction de la vitesse ou les fermetures temporaires de routes;
  - d. Le dérangement des riverains et des commerces par le bruit, les vibrations, la poussière et les autres polluants atmosphériques;
  - e. Modification temporaire de la navigation sur la rivière des Mille Îles pour des raisons de sécurité lors de certaines phases spécifiques des travaux;
  - f. Maintien à long terme des activités économiques;



Titre du projet : Projet de reconstruction du pont Gédéon-Ouimet (autoroute 15) entre Laval et Boisbriand  
 Nom de l'initiateur du projet : Ministère des Transports du Québec

## 6. ÉMISSION DE GAZ À EFFET DE SERRE

### 6.1 Émission de gaz à effet de serre

Le projet de reconstruction du pont Gédéon-Ouimet entre les municipalités de Laval et Boisbriand sur l'autoroute 15 est susceptible d'engendrer des émissions de GES durant les phases de construction et d'exploitation. Durant la construction, les principales sources d'émission de GES sont les équipements utilisés pour les activités de construction sur le site des travaux, le transport de tous les matériaux de construction vers le site des travaux ainsi que le transport des déblais et matériaux de démantèlement vers des sites de disposition ou de traitements à l'extérieur du chantier. Les activités en amont du transport des matériaux, telles que l'extraction des matières premières et leur transformation en matériaux de construction ainsi que le transport des travailleurs vers leur lieu de travail entraînent également l'émission de GES.

Durant la phase d'exploitation, les GES sont émis essentiellement par les véhicules des usagers qui empruntent ce lien et par les opérations d'entretien et de réparation de l'infrastructure. Des GES sont déjà émis par les véhicules utilisant le pont actuel. Le projet devrait toutefois permettre de réduire les émissions de GES à court terme. Les accotements de 3 mètres de largeur prévus sur le pont permettront d'accueillir les usagers en détresse en cas d'incident, sans entraver les voies régulières, ce qui permettra d'améliorer l'efficacité des déplacements.

Finalement, les mesures prévues pour le transport alternatif (ajout de voies réservées pour le transport collectif) pourraient contribuer au transfert modal de certains usagers qui utilisent actuellement la voiture et ainsi réduire les émissions de GES. De plus, des mesures de transport actif sont à l'étude.

Toutes ces mesures mises en place et combinés à d'autres potentielles, pourraient contribuer positivement au bilan des émissions de GES.

## 7. AUTRES RENSEIGNEMENTS PERTINENTS

### 7.1 Autres renseignements pertinents

Le projet est assujéti notamment à :

- Procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PAEEIE);
- Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure (LACPI);
- Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique.

## 8. DÉCLARATION ET SIGNATURE

### 8.1 Déclaration et signature

**Je déclare que :**

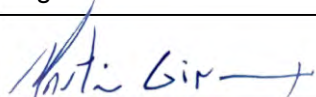
- 1° Les documents et renseignements fournis dans cet avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

**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

Martin Giroux

Signature



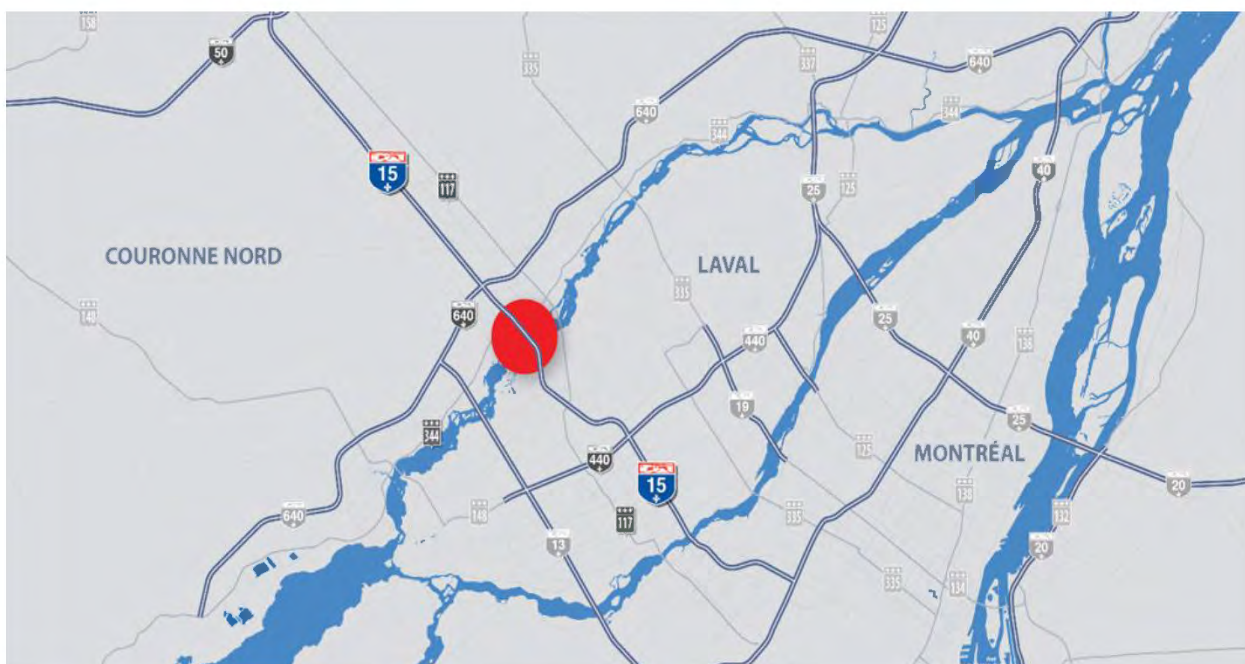
Date

07/30/2021

Titre du projet : Projet de reconstruction du pont Gédéon-Ouimet (autoroute 15) entre Laval et Boisbriand  
Nom de l'initiateur du projet : Ministère des Transports du Québec

**Annexe I**

Caractéristiques du projet



Titre du projet : Projet de reconstruction du pont Gédéon-Ouimet (autoroute 15) entre Laval et Boisbriand

Nom de l'initiateur du projet : Ministère des Transports du Québec

### Annexe II

### Plan de localisation

